И 411/8

ПОГИБАЮЩІЙ ГОРОДЪ

и

ИЗУРОДОВАННАЯ МАГИСТРАЛЬНАЯ ЛИНІЯ.

ЗАПИСКА

уполномоченнаго Уфимскаго губернскаго земства и города Уфы,
Уфимскаго Городскаго Головы Волкова.

(По поводу проэктированнаго обхода города Уфы Самаро-Уфимской дорогой).

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Э. Арнгольдъ, Литейный пр., 59.
1885.

2007231562

И 411/8

Отдел хранения
отдела Ленина
БИБЛИОТЕКА СССР
им. В. И. ЛЕНИНА
42198-46

ПОГИБАЮЩІЙ ГОРОДЪ

и

изуродованная магистральная линія.

ЗАПИСКА

уполномоченнаго Уфимскаго губернскаго земства и города Уфы, Уфимскаго Городскаго Головы Волкова.

Многолѣтняя тяжкая борьба за направленіе Сибирской желѣзной дороги окончилась. 9-го Января текущаго года послѣдовало Высочайшее повелѣніе строить дорогу отъ Самары на Уфу, Златоустъ, черезъ Уралъ, вдоль хребта, на соединеніе съ Екатеринбургско-Тюменской дорогой.

Это великое государственное мѣропріятіе, запечатлѣнное чисто-народнымъ характеромъ, будетъ имѣть неисчислимыя послѣдствія: открывая свободный доступъ на внутренніе рынки имперіи лучшимъ частямъ восточной Россіи, выводя на Божій свѣтъ ихъ необъятныя богатства, давая тѣмъ самымъ могущественный толчокъ ихъ неистощимымъ производительнымъ силамъ, дѣло это въ то-же время даетъ естественный и наилучшій исходъ

БИБЛІОТЕКА * М.П.М.

назрѣвающему вопросу о крестьянскомъ пролетаріатѣ средней Россіи, сближая милліоны безземельныхъ крестьянъ съ громадной черноземной площадью втунѣ лежащихъ земель и открывая почти безграничный горизонтъ къ полному обезпеченію и устройству этого, бѣдствующаго нынѣ, избытка населенія. Такимъ образомъ, дѣло это будетъ поистинѣ однимъ изъ наиболѣе важныхъ и благодѣтельныхъ для народа дѣлъ настоящаго царствованія, — однимъ изъ драгоцѣнныхъ украшеній Царскаго вѣнца.

Но еще не успѣла эта мудрая мѣра, рѣшенная Августѣйшей волей, перейти въ область совершившихся фактовъ, какъ уже стала грозить ей опасность быть существенно обезображенною, если неиспорченною въ самомъ корнѣ, нераціональнымъ, ошибочнымъ ея примѣненіемъ. Почти въ послѣднемъ фазисѣ предварительной разработки вопроса, въ средѣ лицъ, завѣдывавшихъ производствомъ изысканій Самаро-Уфимской дороги, возникла и упрачивается мысль измѣнить выработанное въ 1882 г. Правительственной Коммиссіей прежняго состава предположеніе о направленіи Самаро-Уфимскаго пути на самый городъ Уфу и отклонить этотъ путь въ обходъ Уфы по одному изъ двухъ варіантовъ: отъ дер. Алкиной на село Чесноковку-Вознесенское (въ 12 верстахъ отъ Уфы), или-же отъ д. Алкиной на село Березовку-Рождественское (въ 18 верстахъ отъ Уфы).

Въ виду роковой важности этой мысли для дальнѣйшаго существованія города Уфы и величайшаго вреда ея для интересовъ всей, утвержденной нынѣ, восточной дороги, я, по уполномочію Уфимскаго губернскаго земства и города Уфы, считаю обязанностію, отъ лица

всего населенія нашего края, заявить здѣсь изложенные ниже факты и данныя.

Предположеніе направить восточный путь въ обходъ г. Уфы возникло изъ того соображенія, что устройство станціи близь самаго города можетъ встрѣтить значительныя техническія затрудненія и потребуетъ излишнихъ затратъ по устройству дамбы между рѣками Демой и Бѣлой и большаго количества мостовыхъ сооруженій. Размѣръ экономіи, достигаемой обходомъ г. Уфы, опредѣляется крайне разнообразно: въ 1884 году руководившая изысканіями коммиссія новаго состава оффиціально заявляла, что сумма этого сбереженія можетъ простираться до 700,000 рублей; въ Февралѣ текущаго года, при личныхъ объясненіяхъ моихъ, мнѣ было выяснено, что общій итогъ сбереженій при обходѣ Уфы доходитъ до 1.200,000 рублей; нынѣ, при отсутствіи новыхъ изысканій и какихъ-либо новыхъ данныхъ, сумма эта тою-же коммиссіею опредѣляется уже менѣе значительными цифрами. Такое непрестанное колебаніе цифры предполагаемаго сбереженія еще разъ убѣдительно подтверждаетъ то общеизвѣстное положеніе, что при техническихъ вычисленіяхъ, въ особенности подъ вліяніемъ предвзятой мысли доказать что-либо, цифры представляютъ крайне гибкій матеріалъ въ искусныхъ и опытныхъ рукахъ, хотя эластичность этихъ вычисленій крайне опасна и нежелательна въ интересѣ истины,— и что потому всѣ подобныя вычисленія неизбѣжно требуютъ критическаго къ нимъ отношенія и большой осторожности въ пользованіи такими выводами.

Ниже будетъ подробно доказано на основаніи точныхъ данныхъ, что общая экономія по устройству магистральной линіи, достигаемая будто-бы обходомъ Уфы, не только не равняется и половинѣ заявлявшейся цифры

этого сбереженія, но, даже безъ устройства вѣтви, сводится въ сущности къ незначительной суммѣ 65,000 р. при Чесноковскомъ варіантѣ и къ тяжкому ущербу при варіантѣ на Березовку и что описываемыя нынѣ затрудненія по направленію линіи на гор. Уфу, принимающія, при усиленно яркомъ ихъ освѣщеніи, чрезвычайный характеръ, оказываются далеко не въ такой степени тяжкими и значительными при сопоставленіи ихъ съ дѣйствительными условіями мѣстности, которыхъ измѣнить нельзя и которыя поэтому, казалось-бы, не могли подлежать никакому спору.

Примемъ пока заявлявшіяся техническія соображенія и вычисленія за непререкаемую истину и допустимъ, что обходъ Уфы можетъ уменьшить затраты по устройству линіи на 1 200,000 рублей. Но еслибы для проведенія линіи у города Уфы въ интересахъ дороги и края потребовались и гораздо болѣе крупные расходы, то и въ такомъ случаѣ былобы неразумно и нерасчетливо обойти г. Уфу и оставить его въ сторонѣ.

Въ виду колоссальныхъ размѣровъ предстоящаго къ сооруженію отъ Самары на Уфу и Златоустъ рельсоваго пути, стоимостію до 50 милліоновъ рублей; въ виду того, что разъ сооруженный въ извѣстномъ направленіи путь этого рода опредѣлитъ навсегда и безповоротно условія торговопромышленнаго движенія и вообще экономическую судьбу всей восточной Россіи и Сибири; что всякая допущенная въ подробностяхъ этого направленія грубая ошибка, въ смыслѣ несоотвѣтствія съ условіями и потребностями движенія грузовъ, уже не можетъ быть исправлена въ послѣдствіи и неминуемо будетъ отражаться въ теченіи долгихъ лѣтъ неисчислимыми послѣдствіями, какъ для всего обширнаго края, такъ и для самой дороги, какъ государственнаго финансоваго предпріятія,—

въ виду всего этого даже милліонныя затраты, употребленныя для того, чтобы направить подобный путь вполнѣ разумно и сообразно съ нуждами торговопромышленнаго движенія, не должны представлять существеннаго препятствія и вліять на измѣненіе самаго пути. Неизлишне при этомъ принять въ соображеніе, что Самаро-Уфимскій путь, устраняя необходимость прежде проэктированной Сибирской дороги вдоль береговъ Волги и Камы, гдѣ на сооруженіе только пяти излишнихъ мостовъ потребовалось-бы около 20 милліоновъ рублей, самъ по себѣ достигаетъ, въ сравненіи съ прежде предположеннымъ направленіемъ, сбереженія до 50 милліоновъ рублей и что по сему усиливаться во что бы то ни стало еще болѣе увеличивать это сбереженіе, хотя-бы и со вредомъ для существенныхъ интересовъ новаго пути, замѣняющаго проэктированный, было-бы неумѣстно и совершенно несообразно съ характеромъ и значеніемъ подобнаго предпріятія.

Посмотримъ-же, къ чему поведетъ въ дѣйствительности это мнимое сбереженіе интересовъ казны.

Отбросимъ игривыя и послушныя **цифры**; **вооружимся только** почерпнутыми въ живомъ знакомствѣ съ экономическими условіями восточной Россіи **фактами**, которыхъ невозможно ни измыслить, ни опровергнуть, и мы съ поразительною ясностію увидимъ, что это воображаемое сбереженіе роковымъ, математически неизбѣжнымъ ходомъ вещей приведетъ къ милліоннымъ убыткамъ казны (понимаемой даже въ тѣсномъ смыслѣ казеннаго сундука), къ громаднымъ ущербамъ въ общей государственной экономіи (въ смыслѣ народнаго богатства), во много разъ превышающимъ ожидаемое сбереженіе, къ крайнему разстройству и запутанности всего восточнаго грузоваго движенія, связаннаго съ новой магистральной линіей.

Ближайшимъ и неизбѣжнымъ послѣдствіемъ обхода Уфы магистральной линіей будетъ **полное раззореніе и гибель** этого **города**. Чтобы убѣдиться, что это не преувеличеніе, не фраза,—достаточно сообразить только слѣдующее.

Линія, направляющаяся изъ юго-западной Сибири, черезъ южный Уралъ, мимо Златоуста и Уфы, во внутреннюю Россію, приметъ на себя десятки милліоновъ пудовъ тяжелыхъ грузовъ изъ Сибири, съ Урала и съ караваннаго средне-азіятскаго пути, упирающагося въ г. Троицкъ, не говоря о массѣ попутныхъ грузовъ Уфимской губерніи. Большинство этихъ грузовъ, принадлежа къ сравнительно малоцѣннымъ или громоздкимъ (какъ-то: хлѣбъ, кожи, шерсть, хлопокъ, металлы и т. д.), не можетъ выносить транзитнаго тарифа до центральныхъ рынковъ на протяженіи до 2000 и болѣе верстъ и потому какъ только дойдетъ по линіи до рѣки Бѣлой, какъ первой судоходной рѣки, встрѣченной на пути въ Европейскую Россію, тотчасъ же перейдетъ съ рельсовъ на водяной путь, почти въ пять разъ болѣе дешевый въ сравненіи съ рельсовымъ. Очевидно отсюда, что въ пунктѣ пересѣченія линіею р. Бѣлой неизбѣжно и немедленно образуется крупный торгово-промышленный центръ для распредѣленія и перевалки всей громадной массы упомянутыхъ грузовъ; явятся сотни складовъ, конторъ, агентовъ и т. п., то есть, въ силу вещей создастся обширный внутренній портъ и городъ, который притянетъ къ себѣ всѣ жизненныя отправленія и интересы экономической и торгово-промышленной дѣятельности края. Какой же смыслъ будетъ имѣть тогда существованіе стараго города Уфы въ 12 верстахъ отъ этого новаго центра, куда по неволѣ должны будутъ перебраться и мѣстные торговцы и промышленники и весь рабочій людъ,

нуждающійся въ выгодныхъ заработкахъ? Ясно, что при отклоненіи великаго пути вверхъ по Бѣлой на с. Чесноковку, не говоря уже о другомъ варіантѣ на с. Березовку, еще болѣе отдаляющемъ путь отъ г. Уфы,—старая Уфа будетъ обречена на смерть и что въ ней никого не останется, кромѣ присутственныхъ мѣстъ съ чиновниками и неспособной къ работѣ части кореннаго населенія, которая, впрочемъ, вслѣдъ за промышленниками и рабочими, также скоро потянется туда, гдѣ сосредоточится вся мѣстная жизнь.

Никакія указанія на примѣры городовъ внутренней Россіи, обойденныхъ желѣзными дорогами, и тѣмъ не менѣе продолжающихъ существовать, не могутъ имѣть значенія въ настоящемъ случаѣ: во внутренней Россіи на линіяхъ, обходящихъ города, въ сосѣдствѣ ихъ нѣтъ ни одного пункта, который по своему положенію могъ бы выдержать хотя какое либо сравненіе съ пунктомъ пресѣченія Бѣлой идущей изъ Сибири рельсовой линіей, которому суждено быть узломъ всего восточнаго грузоваго движенія.

Къ чему же приведетъ въ дѣйствительности и во что обойдется государству гибель города Уфы, не только не нужная въ интересахъ дороги, но, какъ будетъ доказано ниже, крайне вредная даже и для этихъ интересовъ?

Губернскій городъ съ 30,000 населеніемъ, существующій болѣе трехъ столѣтій, самъ по себѣ представляетъ скопленіе недвижимыхъ цѣнностей, равняющееся по меньшей мѣрѣ нѣсколькимъ милліонамъ рублей. Невозможно отрицать, что съ возникновеніемъ въ сосѣдствѣ съ гор. Уфой новаго города, убивающаго старый, недвижимыя имущества Уфы потеряютъ большую часть своей стоимости. Съ другой стороны, устройство при такихъ условіяхъ новаго города, новыхъ складовъ и пристаней, так-

же потребуетъ новыхъ милліонныхъ затратъ, большею частью совершенно непроизводительныхъ въ общихъ интересахъ государственной экономіи *).

Неясно-ли отсюда, что обходъ Уфы, вмѣсто воображаемой выгоды, поведетъ къ безсмысленной гибели нѣсколькихъ милліоновъ народнаго богатства и что государство потеряетъ при этомъ несравненно болѣе того, что сбережетъ будто-бы въ строительныхъ расходахъ при такомъ отклоненіи пути: интересы казны находятся въ жизненной связи съ состояніемъ народнаго богатства и не могутъ быть разсматриваемы какъ что-либо оторванное отъ интересовъ народа.

Создавать отклоненіемъ пути на село Чесноковку новый городъ въ этомъ пунктѣ, уничтожая тѣмъ самымъ г. Уфу, расположенный при сліяніи двухъ важнѣйшихъ рѣкъ Закамскаго края, Бѣлой и Уфы, — значило-бы насильственно перемѣщать естественный центръ экономической жизни края, вопреки топографическимъ его условіямъ и вѣками сложившимся требованіямъ его торговопромышленной и производительной дѣятельности. Несомнѣнно,

*) Не говоримъ уже о крайнемъ затрудненіи къ устройству новаго города при переходѣ линіи чрезъ Бѣлую у с. Чесноковки (пунктъ ничтожнаго селенія съ десятками крестьянскихъ дворовъ) вслѣдствіе неудобнаго и неизмѣннаго расположенія почти всей, окружающей это селеніе, мѣстности, и о невозможности должнаго поземельнаго обезпеченія города въ этомъ пунктѣ, прилегающая къ которому земля составляетъ ограниченный душевой надѣлъ крестьянъ какъ этого, такъ и другихъ селеній; вслѣдствіе чего отводъ земли, необходимой для дороги и поземельное устройство города, хотя-бы въ крайне недостаточномъ размѣрѣ, потребуютъ тамъ большихъ расходовъ по отчужденію земель, тогда какъ при направленіи на г. Уфу, наоборотъ, излишніе строительные расходы значительно сокращаются безвозмездной уступкою городомъ земли, необходимой какъ подъ полотно дороги, такъ и для устройства станціи и другихъ требующихся при этомъ зданій и сооруженій.

что такое насиліе жизни, такое пренебреженіе къ условіямъ, указываемымъ самою природою для направленія пути, не можетъ не отразиться тяжкими послѣдствіями для цѣлаго обширнаго края. Желѣзная дорога сама по себѣ не составляетъ цѣли и можетъ быть разсматриваема только какъ средство къ облегченію дѣятельности населенія и къ удовлетворенію его нуждъ; она существуетъ для народа, а не наоборотъ, и должна примѣняться къ требованіямъ природы и жизни, а не уродовать ихъ въ близорукомъ увлеченіи мелочными разсчетами, оставляя въ сторонѣ естественные центры края и многолюдныя поселенія и направляясь по пустынямъ.

Обходить **единственный губернскій городъ на всей тысячеверстной линіи** отъ Волги до Сибири было-бы противно и принятому нынѣ Правительствомъ, имѣющему, какъ выяснено сейчасъ, глубоко разумное основаніе, правилу не обходить не только губернскіе, но и уѣздные города, если только это не удлиняетъ пути и не обременяетъ движенія, тогда какъ въ настоящемъ случаѣ наоборотъ, обходъ Уфы удлиняетъ линію и создастъ затрудненія для правильнаго движенія грузовъ.

Наконецъ, не представляется-ли прискорбною и вопіющею самая мысль о такомъ измѣненіи только что утвержденнаго магистральнаго пути, при которомъ лежащій на самой линіи, въ центрѣ ея, городъ, бывшій въ теченіи столѣтій исходнымъ пунктомъ русской власти и колонизаціи въ отдаленной инородческой окраинѣ и сослужившій въ этомъ отношеніи вѣрную и нелегкую службу государству: городъ, употребившій болѣе всѣхъ населеній восточной Россіи усилій къ разработкѣ и выясненію вопроса о признанномъ нынѣ направленіи пути, сберегающемъ государству до 50 милліоновъ рублей, былъ-бы обреченъ на погибель ради ничтожнаго сравни-

тельно сбереженія? Въ такомъ случаѣ **гибель Уфы была-бы** единственнымъ возмездіемъ за усилія, предпринятыя этимъ городомъ въ интересахъ края и общегосударственныхъ, была-бы **послѣдствіемъ его-же собственныхъ усилій:** не оспоримо, что если-бы вопросъ о Сибирскомъ пути былъ разрѣшенъ практически въ прежде предположенномъ направленіи, т. е. на Казань, то городъ Уфа не только не подвергся-бы подобной опасности, но и не потерялъ-бы почти ничего въ сравненіи съ прежнимъ своимъ положеніемъ.

Но оставимъ г. Уфу съ его дальнѣйшей судьбой и его жизненными интересами въ сторонѣ. Вообразимъ, что въ пунктѣ, гдѣ стоитъ этотъ городъ, не существуетъ никакого населенія и **разсмотримъ послѣдствія** предполагаемаго нынѣ **отклоненія линіи** отъ этого пункта **внѣ всякой связи съ городомъ Уфою,** съ точки зрѣнія общихъ потребностей торговопромышленной жизни края, общихъ условій восточнаго грузоваго движенія, отъ которыхъ зависятъ насущные интересы всей, предпринимаемой нынѣ, магистральной линіи.

Разсматривая именно съ этой точки зрѣнія послѣдствія замышляемаго нынѣ отклоненія пути, нельзя не видѣть, что **еслибы города Уфы и вовсе не существовало на свѣтѣ, то и въ такомъ случаѣ восточная линія должна была бы перейти Бѣлую именно въ той части ея, при которой расположенъ нынѣ этотъ городъ:** что всякое отклоненіе этого пути вверхъ по теченію Бѣлой шло-бы въ разрѣзъ важнѣйшимъ экономическимъ и естественнымъ условіямъ и потребностямъ, и, слѣдовательно, было бы крайне вредно и для народа и для дороги.

Главная цѣль всей предположенной линіи заключается въ томъ, чтобы возможно болѣе облегчить и удешевить доступъ къ судоходной р. Бѣлой громадной массѣ тяже-

лыхъ грузовъ юго-западной Сибири, южнаго Урала и лучшаго средне-азіатскаго пути, примыкающаго къ Троицку, а также грузамъ Белебеевскаго, Стерлитамакскаго, Златоустовскаго, и отчасти Уфимскаго и Бирскаго уѣздовъ. Большинство этихъ грузовъ, какъ уже объяснено, не выноситъ транзитнаго тарифа и стремится какъ можно скорѣе перейти на воду. Чтобы удовлетворить этой главнѣйшей своей цѣли, **восточная линія должна направиться къ Бѣлой и пересѣчь ее въ ближайшемъ къ востоку судоходномъ пунктѣ. Такимъ пунктомъ и является имянно мѣстность у города Уфы: Бѣлая становится судоходною только у этого города, ниже сліянія двухъ рѣкъ Бѣлой и Уфы. При направленіи же на с. Чесноковку дорога примкнетъ къ р. Бѣлой въ томъ пунктѣ** ея теченія, **откуда судоходство невозможно**, за исключеніемъ коротkаго періода весенняго половодья: отъ города Уфы до с. Чесноковки разстояніе, слѣдуя вверхъ по теченію Бѣлой, равняется 18 верстамъ; выше устья рѣки Уфы фарватеръ Бѣлой узокъ, засоренъ до крайней степени и весь пересѣченъ непрерывными отмелями. Такимъ образомъ, въ случаѣ направленія пути на с. Чесноковку, является неизбѣжнымъ слѣдующее безусловно абсурдное послѣдствіе: **десятки милліоновъ** пудовъ громоздкихъ **грузовъ, тяготѣющихъ** съ востока **къ водѣ, попадутъ на рѣку тамъ, откуда имъ невозможно будетъ идти далѣе водой** и потому поставлены будутъ въ необходимость вынести лишнюю перевалку и слѣдовать гужомъ до города Уфы, чтобы уже оттуда перегрузиться на суда, перенося при этомъ и лишнюю ломку грузовъ и тяжкіе, ничѣмъ неоправдываемые, накладные расходы.

Вторая, почти столь же важная, цѣль предстоящей къ сооруженію линіи состоитъ въ томъ, чтобы **многіе милліоны пудовъ** разнородныхъ **грузовъ**, идущихъ съ Ни-

жегородской ярмарки и вообще съ центральныхъ рынковъ въ юго-западную Сибирь, въ Азію, на южный Уралъ и въ юго-восточную часть Закамскаго края (уѣзды Белебеевскій, Стерлитамакскій, Уфимскій и Златоустовскій) принять съ Вѣлой на рельсовый путь въ ближайшемъ къ востоку судоходномъ пунктѣ этой рѣки (т. е. опять у того же города Уфы) и тѣмъ облегчить всѣмъ этимъ грузамъ доступъ къ мѣстамъ потребленія: какъ **грузамъ съ востока всего важнѣе какъ можно скорѣе попасть на судоходную рѣку**, такъ и **грузамъ, слѣдующимъ на востокъ**, въ тѣхъ же интересахъ удешевленія и облегченія доставки, **крайне важно пройти къ востоку какъ можно далѣе воднымъ путемъ и затѣмъ тотчасъ же перейти на рельсы.**

Между тѣмъ, направленіе линіи на Чесноковку прямо противорѣчитъ и этой цѣли: при такомъ направленіи всѣ объясненные грузы, **дойдя водой до города Уфы, также должны будутъ перегружаться и идти до Чесноковки сухимъ путемъ**, чтобы попасть на транзитную линію, то есть, будутъ поставлены въ необходимость вытерпѣть тоже, что предстоитъ при такомъ направленіи грузамъ, идущимъ по рельсамъ съ востока до Вѣлой. А такъ какъ одна лишняя перевалка тяжелыхъ грузовъ, въ связи съ 12 верстами гужевой доставки ихъ на линію, будетъ несомнѣнно тягостнѣе и дороже для отправителей, чѣмъ цѣлыя сотни верстъ безостановочнаго движенія ихъ по рельсамъ, а тѣмъ болѣе водой, то **большая часть грузовъ ярмарки въ этомъ случаѣ предпочтутъ старые пути въ Сибирь и на Уралъ и минуютъ линію**, къ величайшему ущербу для нея.

Наконецъ, первостепенную важность для Самаро-Уфимской дороги представляетъ ея непосредственная связь съ грузовымъ движеніемъ, развивающимся на р. Уфѣ. Эта широкая и многоводная рѣка, выходя изъ от-

роговъ Уральскаго хребта и разрѣзывая богатѣйшую восточную половину губерніи (уѣзды Златоустовскій и значительную часть Уфимскаго и Бирскаго), впадаетъ, какъ уже сказано, въ Бѣлую при городѣ Уфѣ. **Количество грузовъ, идущихъ по р. Уфѣ** и ея притокамъ изъ-за Урала, а также съ Уральскихъ заводовъ и съ попутнаго района (хлѣбъ, металлы, продукты скотоводства, лѣсныя издѣлія и т. п.) громадно и теперь уже **опредѣляется въ нѣсколько милліоновъ пудъ** *). Съ дальнѣйшимъ развитіемъ мѣстной производительности и съ облегченіемъ сбыта размѣры сплава по рѣкѣ Уфѣ несомнѣнно увеличатся въ нѣсколько разъ. Весьма значительная часть грузовъ, предназначаемая на низовую Волгу и тяготѣющая къ Самарѣ, равно какъ и болѣе цѣнные грузы, направляющіеся на югъ и во внутреннюю Россію, выйдя изъ Уфы на Бѣлую, въ видахъ ускоренія доставки къ мѣстамъ сбыта и потребленія и облегченія торгово-промышленнаго оборота, пойдутъ далѣе по желѣзной дорогѣ къ Самарѣ. **При направленіи линіи на Уфу всѣ эти грузы подходили къ самой станціи; при направленіи же на Чесноковку** всѣ они **должны будутъ по выходѣ на Бѣлую у г. Уфы перегружаться и также двигаться сухопутно до Чесноковки**, чтобы попасть на линію.

Всѣ объясненные выше факты не подлежатъ спору и поколебать ихъ невозможно. А между тѣмъ факты эти наглядно доказываютъ, что **отклоненіе восточнаго пути отъ г. Уфы вверхъ по теченію р. Бѣлой разорветъ связь а) между рельсовымъ движеніемъ съ востока и воднымъ путемъ во внутреннюю Россію; б) между судоходнымъ дви-**

*) См. записку представителей Петербургской Биржи, ведущихъ оптовую торговлю съ Сибирью, представленную въ 1882 году Министру Путей Сообщенія.

женіемъ грузовъ съ центральныхъ рынковъ и рельсовымъ путемъ въ юго-западную Сибирь; в) между движеніемъ грузовъ по р. Уфѣ и дальнѣйшимъ направленіемъ ихъ къ Самарѣ и на низовую Волгу. Не ясно ли отсюда, что такое отклоненіе линіи отъ гор. Уфы противорѣчитъ важнѣйшимъ интересамъ самой дороги и внося разстройство и запутанность въ коренныя условія восточнаго грузоваго движенія, подвергнетъ отечественную торговлю и промышленность тяжкому и безцѣльному налогу въ формѣ совершенно излишнихъ накладныхъ расходовъ, размѣры которыхъ невозможно опредѣлить даже приблизительно, при необходимости лишней перевалки и гужевой доставки многихъ десятковъ милліоновъ пудовъ съ рельсовъ на воду и наоборотъ, на протяженіи 12 и болѣе верстъ. Въ виду этого направлять рельсовый путь въ обходъ Уфы не значитъ ли искуственно создавать тяжкія и разорительныя для эксплоатаціи этого пути затрудненія, обезсиливая значеніе тѣхъ счастливыхъ условій, которыя сама природа соединила у г. Уфы для обезпеченія непосредственной связи между воднымъ и рельсовымъ путями и легкой передачи ими другъ другу восточныхъ грузовъ?

Такъ какъ въ силу объясненныхъ обстоятельствъ направленіе пути на с. Чесноковку тотчасъ же и самымъ неблагопріятнымъ образомъ отразится какъ на интересахъ торговли и промышленности, такъ и на эксплоатаціи дороги и оставлять дѣло въ такомъ положеніи на неопредѣленное время окажется совершенно невозможнымъ, то ближайшимъ результатомъ ошибочнаго отклоненія линіи отъ ея естественнаго направленія явится безусловная необходимость исправить сдѣланную ошибку и возстановить нарушенную связь между рельсовымъ и воднымъ путями, то есть, разширить, углубить и устроить фарватеръ Бѣлой между с. Чесноковкой и Уфой, сдѣлавъ его

способнымъ къ передачѣ грузовъ съ водинаго пути на линію и наоборотъ. Для каждаго, даже незнакомаго съ техническими условіями подобныхъ работъ, очевидно, что **разодрать фарватеръ такой рѣки, какъ Бѣлая, на пространствѣ 18 верстъ**, устранить множество отмелей на всемъ этомъ протяженіи, съ возведеніемъ большихъ гидротехническихъ сооруженій къ предупрежденію новыхъ запосовъ фарватера и поддерживать затѣмъ его непрерывными ремонтными работами въ положеніи сколько нибудь способномъ къ судоходству въ теченіи всей навигаціи, **будетъ стоить милліоны**, т. е. въ нѣсколько разъ болѣе суммы мнимаго сбереженія по устройству линіи, при направленіи ея на Чеснокову. Предоставляемъ судить каждому, **будетъ ли сообразно съ требованіями здраваго разума и съ выгодами казны затрачивать въ теченіи долгихъ лѣтъ милліоны для того только, чтобы въ настоящій моментъ сберечь сотни тысячъ.**

Но этимъ далеко не исчерпывается вся несообразность подобнаго предположенія: съ помощію громадныхъ расходовъ и работъ возможно разширить и углубить фарватеръ рѣки на 18 верстъ и сдѣлать его до нѣкоторой степени доступнымъ для судоходства: но никакія жертвы, **никакія усилія инженерной техники не могутъ создать выше впаденія въ Бѣлую р. Уфы другую подобную же рѣку, которая**, вливаясь въ расчищенный отъ Чесноковки фарватеръ Бѣлой, **наполняла бы его и дѣлала его многоводнымъ**, и слѣдовательно не могутъ обезпечить фарватеру Бѣлой, въ этой части ея теченія, полнаго удобства для доставки грузовъ на линію, не устранятъ вполнѣ тѣхъ затрудненій, которыя зависятъ отъ недостатка водъ этой рѣки выше сліянія ея съ р. Уфою, точно также, какъ не устранятъ они а) тѣхъ громадныхъ ущербовъ, которые потерпятъ въ теченіи нѣсколькихъ лѣтъ до уст-

ройства фарватера и дорога и русская торговля и промышленность вслѣдствіе ошибочнаго направленія линіи; б) тѣхъ накладныхъ расходовъ, которые и по устройствѣ фарватера лягутъ на всѣ назначаемые на линію грузы, выходящіе изъ р. Уфы, при необходимости подымать ихъ буксиромъ или лямкою вверхъ противъ теченія Бѣлой до Чесноковки для передачи на рельсы; в) тѣхъ вѣчныхъ и безцѣльныхъ расходовъ, которые будутъ терпѣть городъ Уфа и всѣ грузы, направляемые оттуда на линію и обратно, при 12 верстномъ разстояніи станціи отъ города.

Сопоставляя описанныя выше затрудненія и ущербы, создаваемые отклоненіемъ линіи отъ г. Уфы, нельзя не признать, что при такихъ условіяхъ отклоненіе магистральной линіи могло бы имѣть оправданіе только въ такомъ случаѣ, еслибы къ направленію пути ниже впаденія въ Бѣлую р. Уфы представлялись неодолимыя препятствія, дѣлающія такое направленіе физически невозможнымъ.

Но подобной невозможности не существуетъ. Чтобы устранить всякое сомнѣніе въ этомъ, стоитъ лишь обратиться къ изысканіямъ, произведеннымъ двукратно въ этомъ направленіи, а именно: въ 1873 году, партіей инженеровъ подъ руководствомъ Вяземскаго и Фуфаевскаго и въ 1882 году особою правительственною коммисіей; **какъ тѣ, такъ и другія изысканія** (представленныя въ Министерство Путей Сообщенія), въ результатѣ тщательныхъ мѣстныхъ изслѣдованій и серьезной технической разработки, **констатировали полную возможность направленія линіи на г. Уфу** и недопускали и мысли объ обходѣ этого города. Даже и лица, завѣдывавшія послѣдними изысканіями въ 1881 году, признаютъ эту возможность, объясняя возбужденное ими предположеніе обхода Уфы на

Чесноковку или на Березовку лишь желаніемъ избѣжать техническихъ затрудненій при направленіи на г. Уфу и уменьшить строительные расходы.

Разсмотримъ же, такъ ли велики эти затрудненія и расходы Уфимскаго направленія и выгоды и удобства варіантовъ пути на Чесноковку и Березовку, какъ они описываются въ послѣднее время.

Такъ какъ по всѣмъ тремъ направленіямъ подъемы нигдѣ не превышаютъ 0,006 и 0,008 и процентное отношеніе кривыхъ линій и уклоновъ почти одинаково, то главныя затрудненія, вызывающія особые расходы при проведеніи линіи у г. Уфы, усматриваются при изысканіяхъ 1884 года а) въ неудобствѣ сооруженія двухъ мостовъ черезъ р. Уфу и Бѣлую съ подъемомъ около 8 сажень. при близкомъ сосѣдствѣ между собою этихъ мостовъ. расположенныхъ въ одномъ общемъ разливѣ Бѣлой и Уфы; тогда какъ при варіантахъ линіи необходимъ только одинъ мостъ — черезъ р. Бѣлую и притомъ съ значительно меньшимъ отверстіемъ; б) въ необходимости сооруженія дамбы, или насыпи на пространствѣ 15½ верстъ, то есть, на всемъ протяженіи, до котораго доходитъ будто бы весенній разливъ водъ у города Уфы, тогда какъ при отклоненіи пути ширина разлива и длина дамбъ или насыпей сокращаются болѣе, чѣмъ на половину. в) въ необходимости большихъ работъ для устройства насыпи подъ станцію у г. Уфы, возможную лишь въ пунктѣ. совершенно заливаемомъ во время весенняго половодья.

Всѣ эти затрудненія далеко не такъ значительны, какъ они описываются въ послѣднее время.

Мосты черезъ рѣки Бѣлую и Уфу близь города Уфы вовсе не требуютъ неизбѣжно подъема ихъ на 8 саж. надъ уровнемъ меженной воды. Этотъ размѣръ подъема опредѣляютъ нынѣ, считая высоту горизонта весеннихъ водъ

въ 4½ сажени и оставляя затѣмъ между уровнемъ этого горизонта и нижними фермами мостовъ 3½ сажени для прохода судовъ. Эта-же, принимаемая нынѣ, высота весенняго горизонта водъ обусловливаетъ и исчисляемый въ 15½ верстъ разливъ у г. Уфы. **Но городъ Уфа еще никогда не видалъ подъема весенней воды на 4½ сажени, а слѣдовательно и разлива на 15½ верстъ.** Справедливость этого вполнѣ доказывается какъ изысканіями Фуфаевскаго и Вяземскаго, такъ и изслѣдованіями Правительственной Коммиссіи 1882 года: и тѣ и другія утверждаютъ, что наивысшій горизонтъ весенней воды рѣкъ Бѣлой и Уфы близъ г. Уфы за нѣсколько десятилѣтій не превышалъ никогда 4 сажень. Въ дѣйствительности, кромѣ разлива 1882 года, почти достигавшаго 4 сажень, наивысшій горизонтъ за цѣлое полстолѣтіе опредѣляется мѣстными хрониками въ $3^{7}/_{10}$ сажени, а наибольшая ширина разлива въ 13 верстъ *); средній-же ежегодный подъемъ воды этихъ рѣкъ не превышаетъ 2½ сажень надъ горизонтомъ меженныхъ водъ. Если-бы при постройкѣ другихъ русскихъ дорогъ принимались, какъ безусловное основаніе къ опредѣленію высоты мостовъ, подобные половодью 1882 года, исторически рѣдкіе, разливы, случающіеся чуть не одинъ разъ въ столѣтіе, то осуществленіе многихъ изъ этихъ дорогъ было-бы невозможно. Но принимая безусловно констатированную Коммиссіей 1882 года высоту 4 сажень, мы видимъ разность противъ этой цифры въ показаніяхъ послѣднихъ изысканій на ½ **сажени.** Одна эта разность, **опровергаемая предшествовавшими изысканіями, поглощаетъ значительную часть сбереженія, выводимаго въ пользу отклоненія линіи отъ гор.**

*) На нѣкоторыхъ дорогахъ, пересѣкающихъ рѣки (какъ наприм. Днѣпръ) ширина разлива превышаетъ 23 версты и однако не признавалась препятствіемъ къ направленію линіи по разливу.

Уфы: уменьшеніе весенняго горизонта на $^1/_2$ сажени уменьшаетъ а) ширину разлива, а слѣдовательно и длину дамбы, въ подтвержденіи чего можно сослаться на разработанную изысканіями профиль мѣстности; б) уменьшаетъ на полсажени высоту дамбы или насыпи на всемъ остальномъ ея протяженіи, и в) высоту мостовъ, а слѣдовательно и затруднительность уклоновъ полотна линіи между мостами въ такомъ-же размѣрѣ *).

Опредѣляемый нынѣ для прохода судовъ **разрывъ въ 3$^1/_2$ сажени между нижними фермами мостовъ чрезъ Бѣлую и Уфу и высшимъ горизонтомъ весеннихъ водъ не вызывается необходимостью** и также можетъ быть уменьшенъ до размѣра 2 сажень безъ всякихъ особыхъ затрудненій. Громадное большинство судовъ, идущихъ весной съ Уфы и съ верховьевъ Бѣлой, не достигаетъ и половины противъ этого размѣра высоты надъ водою; въ частности, суда съ металлами при нагрузкѣ почти не поднимаются надъ водою выше $1^1/_2$—2 аршинъ. Если же нѣкоторые изъ судовъ (именно съ лѣсными издѣліями) и нагружаются на довольно значительную высоту, то они подходятъ къ Уфѣ уже въ періодъ начинающагося пониженія наивысшаго уровня водъ, такъ какъ при этомъ послѣднемъ уровнѣ, когда во многихъ пунктахъ фарватеръ сливается съ горизонтомъ, самый сплавъ ихъ былъ-бы крайне затруднителенъ. Тѣ-же изъ судовъ этого рода, которыя

*) При проектѣ насыпи по разливу на пространству $15^1/_2$ верстъ, кромѣ преувеличеннаго исчисленія высоты весенняго горизонта фарватера, допускается еще невѣрное предположеніе горизонтальности водъ по направленію поперечному къ фарватеру рѣкъ, во время разлива, тогда какъ при разливахъ рѣкъ, вода, кромѣ продольнаго ската, имѣетъ и поперечный отъ средины русла въ обѣ стороны. Одно уже это обстоятельство, допуская наименьшій уклонъ въ $^2/_{10,000}$, на большихъ разливахъ много понижаетъ горизонтъ воды, а слѣдовательно уменьшаетъ и ширину разлива и длину насыпи.

случайно подошли-бы къ мостамъ въ моментъ наивысшаго подъема воды, безъ всякихъ затрудненій могутъ переждать два-три дня на якорѣ, тѣмъ болѣе, что періодъ наивысшаго разлива продолжается не далѣе нѣсколькихъ дней и что даже въ настоящее время почти всѣ суда, подходя весной къ Уфѣ, останавливаются на нѣсколько дней для разныхъ торговопромышленныхъ надобностей, прежде чѣмъ двинуться далѣе по Бѣлой на Каму и Волгу и ожидаютъ, пока фарватеръ въ низовьяхъ Бѣлой не обозначится болѣе.

Нельзя не замѣтить при этомъ, что такъ какъ наивысшій горизонтъ весеннихъ водъ бываетъ близъ г. Уфы, какъ уже сказано, одинъ разъ въ нѣсколько десятилѣтій, то значительно увеличивать, при исчисленіяхъ высоты пасыпи и мостовъ, еще болѣе этотъ горизонтъ, хотя-бы съ цѣлью увеличенія запаса и большаго обезпеченія пути въ расчетѣ на разливъ, никогда не существовавшій, было-бы совершенно нерацiонально: предполагая даже возможность чрезвычайнаго разлива, превышающаго извѣстный за цѣлое полстолѣтіе подъемъ воды, было-бы несравненно легче и для казны и для населенія вынести при такомъ исключительномъ разливѣ кратковременную остановку движенія и нѣкоторое поврежденіе полотна, чѣмъ предпринимать огромныя затраты для обезпеченія дороги отъ случайностей на цѣлыя столѣтія и тѣмъ не менѣе все таки не достигнуть этой цѣли при невозможности предусмотрѣть и предупредить всѣ чрезвычайныя случайности.

Опасеніе за прочность мостовъ чрезъ Бѣлую и Уфу при близкомъ разстояніи между ними въ общемъ разливѣ не имѣетъ основанія, такъ какъ: а) ни очертанія береговъ, ни характеръ фарватера этихъ рѣкъ, при значительной ширинѣ и глубинѣ ихъ близъ г. Уфы, не допускаютъ

возможности предполагать измѣненія въ ихъ теченіи: б) во время наибольшихъ разливовъ теченіе этихъ рѣкъ, въ объясненной ихъ части, оставалось всегда неизмѣннымъ: при усиленной весенней навигаціи у г. Уфы малѣйшее измѣненіе въ направленіи теченія тотчасъ обнаружилось бы, а между тѣмъ на всемъ этомъ пространствѣ никакихъ подобныхъ измѣненій во время весенняго половодья никогда не замѣчалось; в) **разливъ Бѣлой и Уфы почти никогда не превышалъ $1\frac{1}{2}$—2 аршинъ надъ поверхностью береговъ, покрытыхъ лѣсомъ и не имѣетъ теченія;** г) громадная скала, подступающая къ берегу р. Уфы именно въ томъ пунктѣ ея, гдѣ предположенъ мостъ, сама по себѣ составляетъ превосходный естественный фортъ, опредѣляющій дальнѣйшее направленіе ударяющагося въ него теченія, и ограждаетъ фарватеръ отъ возможности какого либо измѣненія; д) наконецъ, въ проэктахъ изысканій 1872 и 1882 годовъ не предположено никакихъ мѣръ къ предупрежденію измѣненія фарватера и къ охраненію цѣлости мостовъ,— ни поперечныхъ дамбъ, ни запрудъ, ни даже укрѣпленій береговъ, что было бы неизбѣжно, еслибы въ этомъ отношеніи грозила какая-нибудь опасность: даже и при послѣднихъ изысканіяхъ (1883—84 гг.), сколько извѣстно, не было проэктировано ничего подобнаго. Не говоримъ уже о томъ, что если бы подобная опасность и существовала въ дѣйствительности, то современное положеніе техники даетъ всѣ средства къ ея устраненію, преодолѣвая препятствія несравненно бо́льшія *) и предъ значительностью затрудне-

*) Достаточно указать на Ивангородъ-Домбровскую дорогу, гдѣ въ настоящее время устроенъ вполнѣ гарантированный въ отношеніи прочности мостъ при соединеніи рѣкъ съ несравненно болѣе сильнымъ теченіемъ.

ній, даже и въ такомъ случаѣ, останавливаться было бы по меньшей мѣрѣ странно и нерасчетливо въ виду чрезвычайной важности направить линію на г. Уфу, въ интересахъ самой же линіи.

Насыпь подъ устройство станціи въ Уфѣ также не можетъ потребовать работъ и расходовъ въ размѣрѣ предполагаемомъ нынѣ. Мѣстность, прилегающая къ предназначенному для станціи пункту, далеко не вся заливается весной; подъ мужскимъ монастыремъ, у самой горы (близъ пролегающей по спуску дороги) существуютъ значительныя пространства (до 500 квадр. сажень), никогда не потопляемыя, которыя съ небольшими работами и съ незначительнымъ измѣненіемъ предположеннаго нынѣ пункта для станціи вполнѣ могутъ быть приспособлены подъ устройство станціи и другія сооруженія*).

Перейдемъ къ разсмотрѣнію выгодъ и преимуществъ въ строительномъ отношеніи обоихъ варіантовъ линіи, направляющихся въ обходъ Уфы. При критическомъ отношеніи къ нимъ, основанномъ на знакомствѣ съ мѣстными условіями, эти мнимыя выгоды и преимущества при Чесноковскомъ варіантѣ сводятся почти къ нулю, а при варіантѣ на Березовку превращаются въ несомнѣнный ущербъ, даже если не принимать въ разсчетъ устройство предполагаемыхъ нынѣ въ обоихъ случаяхъ вѣтвей къ г. Уфѣ.

При направленіи **на Чесноковку линія** (длина варіанта 40 верстъ), **не избѣгая необходимости дамбъ:** по разливамъ Демы на пространствѣ до 4 верстъ и Бѣлой на такомъ же протяженіи; **требуя**, взамѣнъ моста чрезъ р. Уфу, **мостовъ чрезъ Дему и Бирсюзанъ и бо́льшаго** срав-

*) На другихъ дорогахъ нѣкоторыя станціи (напр. на Днѣпрѣ) расположены въ мѣстности, ежегодно заливаемой на всемъ пространствѣ, занимаемомъ станціонными постройками.

нительно количества другихъ искусственныхъ сооруженій *) — вмѣстѣ съ тѣмъ удлинняется на 2 версты **), и при этомъ проходитъ около 6 верстъ по косогору рѣки Демы (отъ деревни Лагерной), часть котораго до 3 верстъ представляетъ почти сплошную щетку, то есть, мѣстность, изрѣзанную непрерывными оврагами и утесами, потрескавшимися на значительную глубину, причемъ насыпи и выемки смѣняютъ одна другую и требуютъ множества трубъ съ отверстіями различной ширины; на протяженіи же остальныхъ трехъ верстъ косогоръ Демы мѣстами состоитъ почти изъ чистаго мергеля, отваливающагося отвѣсными стѣнками, крайне опаснаго для устойчивости полотна, и мѣстами прорѣзанъ гипсовыми и алебастровыми породами, которыя, какъ извѣстно, вовсе недопускаются какъ основаніе желѣзнодорожнаго полотна. При такихъ условіяхъ эта часть варіанта представитъ затрудненія, несуществующія при направленіи на г. Уфу, которыя въ результатѣ крайне увеличатъ стоимость объясненныхъ 6 верстъ и потребуютъ большихъ ремонтныхъ расходовъ, теперь совершенно непредусматриваемыхъ.

Заявлявшаяся въ послѣднее время цифра сбереженія, предполагаемаго чрезъ отклоненіе линіи на Чесноковку, опредѣлявшаяся очевидно безъ строгаго соображенія вычисленій съ существующими нормами,—сразу падаетъ, если только сопоставить съ этими нормами необходимые расходы и работы.

---

*) При семъ прилагается сравнительный перечень трубъ и мостовъ Уфимскаго и Чесноковскаго варіантовъ (лит. Б.).

**) Если же спрямить проэктированную на г. Уфу линію, направивъ ее отъ д. Алкиной на с. Авдонъ и д. Костаревку, къ чему, повидимому, не представляется никакихъ особыхъ затрудненій, и что, въ то же время, сокращало бы линію на г. Уфу еще около 5 верстъ, то разность длины линіи въ пользу Уфимскаго направленія въ сравненіи съ Чесноковскимъ варіантомъ можетъ увеличиться до 7 верстъ.

Изъ прилагаемыхъ при семъ (прилож. лит. Г. и Д.) примѣрныхъ расцѣнокъ линіи въ предѣлахъ варіантовъ на г. Уфу и на с. Чесноковку видно, что разность въ пользу Чесноковскаго варіанта уменьшается до 65.920 руб., хотя расцѣнки эти составлены на основаніи тѣхъ-же нормъ, которыя принимались и при послѣднихъ изысканіяхъ, съ допущеніемъ лишь измѣненій, вызываемыхъ необходимостью согласовать вычисленія съ дѣйствительными условіями мѣстности и установленными нормами *).

*) Въ прилагаемыхъ примѣрныхъ расцѣнкахъ: а) принята (въ обоихъ варіантахъ) для опредѣленія стоимости кладки мостовыхъ быковъ норма 300 р. за кубическую сажень вмѣсто 750 руб., почему то принимавшихся къ разсчету при послѣднихъ изысканіяхъ: норма 300 руб. практикуется повсюду на дорогахъ выстроенныхъ въ послѣднее время (какъ-то: Ивангородъ-Домбровской, Закавказскай и др.) и увеличивать ее въ $2^1/_2$ раза для кладки быковъ на р. Бѣлой и Уфѣ не существуетъ никакихъ особыхъ основаній; дно этихъ рѣкъ имѣетъ твердый грунтъ и не требуетъ какихъ-либо чрезвычайныхъ сооруженій подъ опоры мостовыхъ фермъ; между тѣмъ примѣненіе этой нормы представляетъ сокращеніе расходовъ по устройству мостовъ на сотни тысячъ рублей; б) принятъ наивысшій горизонтъ весенняго подъема водъ Бѣлой и Уфы въ 4 сажени вмѣсто высоты $4^1/_2$ саж., никогда не существовавшей, а разрывъ между высшимъ уровнемъ весеннихъ водъ и нижними фермами мостовъ въ 2 сажени вмѣсто разрыва въ $3^1/_2$ саж., не соотвѣтствующаго необходимости, что, понижая высоту мостовъ на Бѣлой и Уфѣ (при обоихъ варіантахъ), уменьшаетъ стоимость кладки быковъ при Уфимскомъ варіантѣ на 195 куб. саж., т. е., считая по 300 руб., на 58,500 руб., а разсчитывая по 750 руб.,—уменьшаетъ на 146,250 р.; в) принята ширина отверстія моста черезъ р. Бѣлую у г. Уфы въ 200 саж., превышающая размѣръ, опредѣляемый установленными нормами при сихъ условіяхъ (также какъ и для моста чрезъ р. Уфу прилагаемая расцѣнка принимаетъ отверстіе въ 100 саж., также превышающее размѣръ, вычисляемый согласно нормъ)—вмѣсто 280 саж., предполагавшихся въ послѣднее время, такъ какъ подобный размѣръ отверстія почти вдвое превышалъ бы нормальную ширину его, требующуюся положеніемъ фарватера Бѣлой и береговъ ея въ пунктѣ, предположенномъ

Если-же принять въ разчетъ: а) уменьшеніе дѣйствительной ширины весенняго разлива у г. Уфы въ сравненіи съ предположенной послѣдними изысканіями и оставленной безъ измѣненія въ прилагаемой расцѣнкѣ, а слѣдовательно и значительное уменьшеніе земляныхъ работъ и площади насыпей и откосовъ при Уфимскомъ варіантѣ; б) неизбѣжное увеличеніе стоимости земляныхъ работъ въ скалистомъ грунтѣ, встрѣчающемся при Чесноковскомъ и Симскомъ варіантахъ *); в) отсутствіе при послѣднихъ изысканіяхъ съемки мѣстности разлива подъ г. Уфой поперечными горизонталями, которая, безъ сомнѣнія, указала бы для линіи полотна по разливу сравнительно болѣе возвышенное и слѣдовательно болѣе дешевое направленіе; г) капиталъ, равносильный ежегоднымъ расходамъ на эксплоатацію и ремонтъ излишнихъ 2 верстъ пути Чесноковскаго варіанта, опредѣляемый, считая по 2,000 на версту, въ 80,000 руб. (по капитализаціи изъ 5%), то и остальная, предполагаемая примѣрной расцѣнкой, **разность въ стоимости варіантовъ должна неминуемо не только исчезнуть, но и превратиться въ тяжкій убытокъ.**

Что же касается другаго варіанта со станціей близъ с. Березовки (длиной 117½ верстъ), пересѣкающаго Бѣлую при д. Шарѣевой и направляющагося затѣмъ по долинѣ рѣки Сима, то это направленіе (безъ вѣтви) хотя и уменьшаетъ длину насыпи по разливамъ Демы и Бѣлой, а

для устройства моста; а между тѣмъ уменьшеніе ширины мостоваго отверстія на 80 саж. уменьшаетъ вѣсъ желѣзныхъ частей на 35,000 пудъ, то есть на 157,500 руб., а количество каменной кладки на 138 куб. саж., то есть, считая по 300 руб., на 41,400 руб., а вычисляя по 750 руб., на 103,500 руб.

*) На выстроенныхъ въ послѣднее время дорогахъ цѣны земляныхъ работъ въ скалистомъ грунтѣ доходили до 15 (вмѣсто 9 принятыхъ въ расцѣнкѣ) и даже до 25 рублей.

также и стоимость моста чрезъ р. Бѣлую, но въ то же время, сберегая никакъ не болѣе 2000 р. на версту, т. е. 234000 рублей, потребуетъ зато нѣсколько лишнихъ милліоновъ по устройству всей линіи. **Варіантъ на Березовку удлиняетъ линію на 12 верстъ**, не сокращая виртуальной длины линіи, и этимъ увеличиваетъ стоимость пути на сумму до 740.000 р. (считая по 60.000 руб. на версту); причисляя же къ этой суммѣ 480.000 р.—стоимость капитала эквивалентнаго ежегодному расходу по эксплоатаціи и ремонту 12 излишнихъ верстъ, **прямой ущербъ казны отъ этого варіанта**, за вычетомъ объясненныхъ 234.000 руб. сбереженія въ расходахъ, — будетъ простираться **до 1.000.000 руб.**, помимо тяжкихъ накладныхъ расходовъ и неудобствъ, которые обременятъ все грузовое движеніе при такомъ удлиненіи пути. Кромѣ того, **не избѣгая косогора Демы**, объясненнаго выше; **требуя множества трубъ**, линія эта, направляясь долиной р. **Сима, должна пройти около 25 верстъ по окраинѣ мѣстности съ топкимъ болотистымъ грунтомъ**: одно это обстоятельство приведетъ къ необходимости новыхъ большихъ расходовъ по упроченію полотна на всемъ объясненномъ протяженіи; затраты же по ремонту этой части пути, неизбѣжному при такомъ грунтѣ, трудно и предвидѣть. Не говоримъ уже о томъ, что варіантъ на Березовку, **пересѣкая Бѣлую въ разстояніи около 70 верстъ по теченію выше пункта, съ котораго эта рѣка судоходна, окончательно разрываетъ связь между транзитнымъ рельсовымъ и воднымъ путями и устраняетъ даже возможность возстановить эту связь впослѣдствіи**, такъ какъ расширеніе и устройство фарватера на пространствѣ 70 верстъ потребовалобы несообразныхъ затратъ, которыя, тѣмъ не менѣе, не обезпечили бы правильнаго судоходнаго движенія по Бѣлой отъ Шарѣевой до Уфы, при крайнемъ недостаткѣ водъ въ этой части Бѣлой въ меженную пору.

Объясненные факты краснорѣчиво свидѣтельствуютъ, что искусственно достигаемое при техническихъ вычисленіяхъ сбереженіе, ожидаемое отъ обхода Уфы, даже при поверхностномъ прикосновеніи критики не только оказывается фиктивнымъ, но превращается въ тяжкій убытокъ для казны и для народа.

Если же разсматривать эти варіанты въ связи съ проектированными при каждомъ изъ нихъ **вѣтвями къ г. Уфѣ**, которые даже и авторами этихъ варіантовъ признаются положительно неизбѣжными при отклоненіи отъ г. Уфы транзитной линіи, — то ущербы, замѣняющіе въ этомъ случаѣ воображаемую экономію, увеличиваются еще несравненно болѣе и все **дѣло принимаетъ чисто абсурдный характеръ.**

При направленіи линіи на Чесноковку проектирована отъ нея **вѣтвь къ Уфѣ** по правому берегу Бѣлой, отъ деревни Зининой, длиною 8,2 верстъ. Вѣтвь эта, вмѣстѣ съ объясненною выше почти двухъ-верстною разностью въ длинѣ варіантовъ на Чесноковку и Уфу, въ общемъ **удлиняетъ необходимую къ постройкѣ дорогу на 10,1 верстъ: проходитъ** между дер. Зининой и г. Уфой на протяженіи **около 4 верстъ по топкому грунту**, большая часть котораго **также заливается весеннимъ разливомъ; требуетъ сооруженія моста черезъ рѣку Уфу и устройства станціи въ томъ же пунктѣ, какъ и при направленіи главной линіи на г. Уфу и обойдется съ мостомъ не менѣе 750.000 рублей.** Такимъ образомъ эта вѣтвь потребуетъ затратъ гораздо большихъ въ сравненіи съ достигаемымъ чрезъ обходъ города сбереженіемъ, не избѣгая, вмѣстѣ съ тѣмъ, ни одного изъ затрудненій, которыя, главнымъ образомъ, приводятся въ основаніе къ обходу г. Уфы, и въ то-же время ставитъ всѣ двигающіеся по рѣкѣ Уфѣ грузы, назначаемые къ передачѣ на линію, въ необходимость,

дойдя до г. Уфы и перейдя на рельсы, идти затѣмъ обратно до Зинниой, чтобы попасть на транзитную линію. Въ виду всего этого отклоненіе линіи на с. Чесноковку съ устройствомъ вѣтви до гор. Уфы утрачиваетъ даже внѣшніе признаки какой-либо цѣлесообразности.

Направленіе линіи близь с. Березовки съ устройствомъ отъ этого пункта вѣтви до г. Уфы является, если возможно, еще менѣе цѣлесообразнымъ. Вѣтвь отъ Березовки къ г. Уфѣ требуетъ сооруженія излишнихъ 16,3 верстъ полотна, а вмѣстѣ съ указанною выше разностью въ длинѣ варіантовъ на Березовку и на Уфу, увеличиваетъ длину всей необходимой въ этомъ случаѣ къ сооруженію дороги на 28,3 верстъ. Вѣтвь эта проходитъ на пространствѣ 8 верстъ по разливу Бѣлой, въ связи же съ разливомъ рѣки Бѣлой и Демы, по которому въ общей сложности около 7 верстъ шла бы главная линія на Березовку,—общая ширина разлива, а слѣдовательно и насыпей при этомъ варіантѣ съ вѣтвью равнялась бы исчисляемому въ $15^1/_2$ верстъ разливу Бѣлой и Уфы при направленіи линіи на г. Уфу, избѣгнуть котораго какъ бы имѣетъ въ виду варіантъ на Березовку. Подходя къ Бѣлой, вѣтвь эта оканчивалась бы на лѣвомъ необитаемомъ ея берегу, и такимъ образомъ предназначаемая соединять г. Уфу съ транзитною линіею и передавать съ этой линіи на Бѣлую десятки милліоновъ пудовъ грузовъ, въ сущности, оказалась-бы на всегда оторванною отъ г. Уфы и привозила—бы эти грузы туда, гдѣ ни устройство первоклассной станціи, ни сооруженіе множества капитальныхъ складовъ для перевалки и распредѣленія грузовъ невозможны безъ громадныхъ затратъ: вся безъ исключенія прибрежная полоса лѣваго берега Бѣлой противъ г. Уфы затопляется весной, почему и необитаема; въ виду этого, устройство подобной станціи на лѣвомъ берегу потребовало бы огромныхъ работъ и рас-

ходовъ, и зданія этой станціи, вмѣстѣ съ массою товарныхъ складовъ, во всякомъ случаѣ каждую весну напоминали бы Венецію, къ страшному ущербу и разворенію грузоотправителей. Переправа же всѣхъ этихъ грузовъ черезъ Бѣлую для нагрузки на суда съ пристаней праваго берега требовала бы двойной ихъ перевалки, не говоря уже о крайней затруднительности и неудобствѣ такой перевозки при громадномъ количествѣ и громоздкости восточныхъ грузовъ. **Переходъ же вѣтви на правый берегъ Бѣлой потребовалъ бы устройства станціи въ томъ же пунктѣ, избѣжать который стремится варіантъ на Березовку, и сооруженія втораго моста чрезъ Бѣлую у г. Уфы**, что, очевидно, было бы ни съ чѣмъ не сообразно. При такихъ условіяхъ сооруженіе этой вѣтви только до лѣваго берега Бѣлой, разсчитывая по 60.000 руб. на версту, обошлось бы до 1 000.000 руб., а съ переходомъ Бѣлой не менѣе 1 500.000 рублей; присоединяя же къ нему а) 1.000.000 руб. ущерба, предстоящаго казнѣ, какъ выше объяснено, по направленію главной линіи на Березовку и б) стоимость капитала эквивалентнаго ежегодному расходу по эксплоатаціи и ремонту 16 верстъ вѣтви, по разсчету 2000 на версту, то есть около 640.000 руб., **общій ущербъ казны при варіантѣ на Березовку съ вѣтвью къ Уфѣ простирался бы свыше 3 милліоновъ руб.** Не говоримъ уже о томъ, что варіантъ линіи на Березовку съ вѣтвью до г. Уфы, вмѣсто прямолинейнаго направленія къ судоходному пункту Бѣлой, создаетъ для всѣхъ, связанныхъ съ этой рѣкою, грузовъ необходимость описывать уголъ, безъ всякой нужды искривляющій линію: въ частности, грузы съ востока, тяготѣющіе къ водѣ, должны въ этомъ случаѣ, перейдя у деревни Шарѣевой Бѣлую и пройдя до Березовки, повернуть затѣмъ подъ угломъ и спуститься на Бѣлую къ г. Уфѣ: грузы, иду-

ціе изъ внутренней Россіи по Бѣлой для передачи на рельсы къ востоку, равно какъ и грузы съ р. Уфы, предназначаемые къ Самарѣ и вообще на низовую Волгу, подойдя къ г. Уфѣ, также должны повернуть подъ угломъ на Березовку, чтобы уже тамъ попасть на транзитную линію. Невозможно отрицать, что одна безцѣльная переплата, на которую будутъ навсегда осуждены всѣ эти грузы въ подобномъ случаѣ, приведетъ къ неисчислимому ущербу народнаго богатства, предъ которымъ всякое временное сбереженіе строительныхъ расходовъ черезъ обходъ г. Уфы, если бы оно и могло быть достигнуто,— что въ дѣйствительности, какъ уже выяснено, невозможно,—оказалось бы ничтожнымъ.

Сводя въ главныхъ чертахъ объясненныя выше послѣдствія предполагаемаго отклоненія восточной линіи отъ г. Уфы, нельзя не видѣть, что преслѣдуемая техническими вычисленіями экономія въ строительныхъ расходахъ въ сущности обойдется казнѣ и народу черезчуръ дорого. Экономія эта

а) неизбѣжно **приведетъ къ погибели города Уфы и къ созданію** при Чесноковскомъ варіантѣ **новаго города** въ пунктѣ пересѣченія Бѣлой, то есть, приведетъ къ ущербу, равняющемуся стоимости стараго и затратамъ на устройство новаго города, съ отчужденіемъ необходимой какъ для него, такъ и для дороги въ этому пунктѣ земли;

б) **сдѣлаетъ неизбѣжнымъ проведеніе вѣтви отъ линіи къ Бѣлой у г. Уфы**, для которой потребуется при Чесноковскомъ варіантѣ устройство огромной дамбы отъ станціи Зининой до г. Уфы, моста чрезъ рѣку Уфу и особой первоклассной станціи у г. Уфы; при варіантѣ же на Березовку является вѣтвь къ лѣвому берегу Бѣлой противъ г. Уфы, которая всетаки навсегда должна остаться оторванною отъ города при невозможности строить два моста

чрезъ Бѣлую, а между тѣмъ потребуетъ сооруженія насыпей по разливамъ Демы и Бѣлой на такомъ же разстояніи, какъ и при направленіи главной линіи на г. Уфу, и огромныхъ работъ по устройству станціи и складовъ на лѣвомъ, затопляемомъ берегу Бѣлой;

в) **приведетъ къ удлинненію линіи при Чесноковскомъ варіантѣ** на 2 версты, а съ вѣтвью **на 10,2 верстъ**; **при варіантѣ же на Березовку** удлиннитъ линію на 12, а съ вѣтвью **на 28,3 верстъ** и поставитъ въ необходимость большихъ затратъ, чтобы одолѣть естественныя затрудненія къ устройству и упроченію полотна 1) по косогору рѣки Демы на протяженіи 6 верстъ, неизбѣжному при обоихъ варіантахъ, 2) по топкому болотистому грунту долины рѣки Сима, которымъ на пространствѣ около 25 верстъ проходитъ линія при Березовскомъ варіантѣ;

г) **приведетъ восточные грузы**, стремящіеся перейти съ рельсовъ на судоходную рѣку, **къ такому пункту рѣки Бѣлой, откуда судоходство невозможно**; грузы внутренней Россіи, идущіе по Бѣлой къ востоку, также поставитъ въ необходимость, дойдя до г. Уфы, выносить излишнюю перевалку и значительный излишній пробѣгъ гужемъ или по вѣтви, чтобы попасть на линію; такимъ образомъ **разорветъ** непосредственную **связь между транзитною линіею и воднымъ путемъ и перенесетъ центръ тяжести всего грузоваго восточнаго движенія съ линіи на оконечность вѣтви**, что, очевидно, **поведетъ къ разстройству всего движенія и къ обезображенію линіи и, искуственно создавая для него тяжкія и раззорительныя условія, обречетъ навсегда грузы, двигающіеся съ востока во внутреннюю Россію и наоборотъ, терпѣть неисчислимый налогъ.**

Этого ли хотятъ составители проектовъ транзитной линіи въ обходъ города Уфы? Безъ сомнѣнія, нѣтъ. Подобныя предположенія находятъ себѣ объясненіе въ стрем-

ленiи во что бы то ни стало достигнуть при техническихъ вычисленiяхъ хотя какого либо уменьшенiя стоимости главной транзитной линiи: въ свойственной спецiалистамъ слабости къ красивой въ техническомъ смыслѣ профили этой линiи, и въ характерѣ вообще теоретической работы, чуждой знанiя живыхъ потребностей торговопромышленной дѣятельности и дѣйствительныхъ условiй движенiя грузовъ.

Безъ сомнѣнiя, Правительство, внимательно разсмотрѣвъ настоящее дѣло и притомъ не съ одной лишь технической точки зрѣнiя, а въ связи съ существенными интересами государства и нуждами народа,—ради которыхъ предпринимается, съ немалымъ напряженiемъ силъ, сооруженiе восточной магистральной линiи,—оцѣнитъ односторонность и ошибочность разсчетовъ предполагающагося отклоненiя цути и **не допуститъ, что бы великая линiя была обезображена такимъ отклоненiемъ**, къ разстройству ея собственной эксплоатацiи и чтобы такимъ образомъ **одно изъ лучшихъ и важнѣйшихъ дѣлъ настоящаго Царствованiя было испорчено въ самомъ началѣ**, къ тяжкому ущербу казны и къ обремененiю отечественной производительности и промышленности.

Уполномоченный Уфимскаго губернскаго земства и города Уфы, Уфимскiй Городской Голова **Д. Волковъ**

С.-Петербургъ.
10 марта
1885 года.

А.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ

расцѣнки въ предѣлахъ варіантовъ на г. Уфу и на с. Чесноковку.

№ глав.		Варіантъ на г. Уфу.	Варіантъ на с. Чесноковку безъ вѣтви къ г. Уфѣ.
		рублей кредитныхъ.	
I.	Отчужденіе имуществъ . . .	8.664	10.590
II.	Устройство полотна дороги . .	279.338	272.860
III.	Искусственныя сооруженія . .	874.014	749.048
IV.	Верхнее строеніе	520.084	546.844
V.	Принадлежности пути. . . .	4.120	4.800
VI.	Телеграфъ	7.311	7.680
VII.	Сторожевые дома, казармы и переѣзды	24.240	25.560
VIII.	Станціонныя постройки . . .	229.973	232.560
IX	Водоснабженіе станцій . . .	20.000	20.000
X	Принадлежности станцій . . .	104.080	104.080
XI.	Подвижной составъ	514.350	540.000
XII.	Общіе расходы.	86.868	91.200
XIII.	Оборотный капиталъ	38.100	40.000
	Всего . .	2.711.142	2.645.222

Разность 65.920 р.

Составленъ на основаніи нормъ принятыхъ при разработкѣ послѣднихъ изысканій.

Б.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ

трубъ и мостовъ въ предѣлахъ варіантовъ восточной линіи на г. Уфу и на с. Чесноковку.

	Варіантъ на г. Уфу.			Варіантъ на с. Чесноковку.		
	Число сооруженій.	Число погонныхъ саженъ.	Стоимость.	Число сооруженій.	Число погонныхъ саженъ.	Стоимость.
III.						
Каменныхъ трубъ: въ 0,5 саж.	9	63	15975	12	85	21300
въ 1 саж.	2	17	8084	4	34	16168
въ $1\frac{1}{2}$ саж.	1	10	7575	—	—	—
Открыт. мостиковъ: въ 0.5 и 1 саж.	4	—	12110	5	—	26130
	16	—	43744	21	—	63598
II.		Съ отверстіемъ			Съ отверстіемъ	
Желѣзныхъ мостовъ:						
малаго отверстія.	1	10	18350	—	—	—
мосты: чрезъ рѣки Бѣлую. . .	1	200	530064	1	150	384000
Уфу . . .	1	100	278856	—	—	—
Берсюзань .	—	—	—	1	15	25900
Дему . .	—	—	—	1	85	275550
Итого . .	3	310	827270	3	250	685450
Отводъ р. Демы	—	—	3000	—	—	—
При вѣтви Чесноковскаго варіанта отъ д. Зининой къ гор. Уфѣ мостъ чрезъ р. Уфу . .	—	—	—	1	100	278856
Всего . .	19	310 с. мостовъ 90 с. трубъ.	874014	25	300 с. мостовъ 119 с. трубъ	964306

В.

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ

трубъ и мостовъ восточной линіи въ предѣлахъ варіантовъ на г. Уфу и на с. Березовку.

	Варіантъ на г. Уфу.		Варіантъ на с. Березовку.	
	Число сооруженій.	Общій размѣръ отверстія.	Число сооруженій.	Общій размѣръ отверстія.
I.				
Каменныхъ трубъ: въ 0,5 саж.	31	15½	32	16
» » въ 1 саж.	5	5	5	5
» » въ 1½ саж.	2	3	—	—
» » въ 2 саж.	2	4	1	2
» » въ 3 саж.	—	—	1	3
» » въ 5 саж.	—	—	1	5
Открытыхъ мостиковъ: въ 0,5 саж.	3	1½	4	2
	43	29	44	33
II.				
Желѣзныхъ мостовъ:				
при варіантѣ на Уфу:				
черезъ рѣки:				
Бѣлую . . . . 200 саж.				
Уфу . . . . 100 »				
Протокъ Уфы . 10 »				
Юрмашъ . . . 10 »	8	356		
Шикшу . . . 3 »				
Караганку . . 5 »				
Молекесъ . . . 3 »				
Симъ . . . . 25 »				

	Варіантъ на г. Уфу.		Варіантъ на с. Березовку.	
	Число сооруженій.	Общій размѣръ отверстія	Число сооруженій	Общій размѣръ отверстія.
при варіантѣ на Березовку:				
а) черезъ рѣки:				
Дему . . . . 85 саж.				
Бѣлую. . . . 100 »				
Берсюзанъ . . 15 »				
Уршакъ . . . 15 »				
Штиклу . . . 10 »			10	274½
Карломанъ . . 5 »				
Кайлю. . . . 1½ »				
Инзерь . . . 15 »				
Куртъ. . . 8 »				
Лемезу . . . 20 »				
б) по вѣтви отъ Березовки къ Уфѣ:				
второй мостъ чрезъ Бѣлую .	—	—	1	200
второй мостъ чрезъ Берсюзанъ.	—	—	1	15
Всего. . .	8	356	12	489½

Лит. Г.

Примѣрная расцѣнка

ВАРІАНТА ЛИНІИ НА Г. УФУ.

Длина линіи 38,1 верстъ.
Пропускная способность
9 поѣздовъ.
Подвижной составъ
1 пассаж. 4 товарныхъ поѣзда.

Составлена на основаніи принятыхъ при разработкѣ послѣднихъ изысканій нормъ, безъ уменьшенія исчисляемой нынѣ въ $15^1/_2$ вер. ширины разлива рѣкъ Бѣлой и Уфы у г. Уфы.

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
			въ кредитныхъ рублихъ.		
Глава I.					
Отчужденіе имуществъ.					
Ст. 1. Подъ полотно дороги, считая среднимъ числомъ на версту по 8 десятинъ, всего 36 верстъ	288⁸/₁₀	30		*) 8664	
Глава II.					
Устройство полотна дороги.					
Ст. 1. Для устройства полотна дороги, съ отклоненіемъ встрѣчающихся дор., устройствомъ полотна для переѣздовъ въ уровнѣ дороги, а равно и устройствомъ нагорныхъ и другихъ канавъ для отведенія воды, земляныхъ работъ, кубическ. саж.:					
Средняго грунта. . . .	6200	3,20	19840		
Мягкаго	70000	1,80	126000	145840	
Ст. 2. Земляныя работы по устройству станціи:					
§ а. Подъ 2 станціи II и III кл., кубич. саж.; мягкаго грунта	2600	1,80	4680	4680	

*) Въ расчетъ этотъ не введено отчужденіе городской земли на протяженіи линіи около 2 верстъ, уступаемой безплатно какъ подъ полотно, такъ и подъ всѣ станціонныя зданія и сооруженія.

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
			въ кредитныхъ рублях.		
Ст. 3. Рубка лѣса и корчеваніе пней подъ полотно дороги (съ уборкою) 1.5 дес.	1,5	80		120	
Ст. 4. Отдѣлка и укрѣпленіе откосовъ, насыпей, выемокъ и канавъ и ихъ обдерновка и мощеніе. . верстъ	22,6	250		5650	
Ст. 5. Укрѣпленіе откосовъ дамбъ по разливамъ рѣкъ, кв. саж.	30000	4		*) 120000	
Ст. 6. Устройство времен. дорогъ съ мостами, верстъ.	38,1	80		3048	279338
Глава III.					
Искусственныя сооруженія.					
Ст. 1. Каменныя или кирпичныя трубы для пропуска водъ подъ полотномъ дороги:					
§ а) 9 трубъ отверстіемъ 0,5 саж., всего пог. саж. .	63,90	250	15975		
§ б) 2 трубы отверстіемъ 1,0 саж., всего пог. саж. .	17,20	470	8084		
§ в) 1 труба отверстіемъ 1,5 саж., всего пог. саж. .	10,10	750	7575		

*) Площадь укрѣпленія откосовъ насыпей и длина насыпей разсчитываются здѣсь безъ уменьшенія ширины разлива, опредѣляемой нынѣ въ 15½ верстъ.

Государственная ордена Ленина БИБЛИОТЕКА СССР им. В. И. ЛЕНИНА

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
		въ кредитныхъ рублях.			
Ст. 2. Мостики открытые отверстіемъ въ 0,5 и 1,0 саж. при высотѣ насыпи болѣе 1 саж.: 4.					
§ а) Деревянныя части мостиковъ отверст. въ 0,5 саж., штукъ.	1	20	20		
§ б) Деревянныя части мостиковъ отверст. въ 1,0 саж. штукъ.	3	30	90		
§ в) Каменныя опоры мостиковъ . . . . куб. саж.	60	200	12000	12110	
Ст. 3. Желѣзные мосты малыхъ отверстій:					
§ а) Металлическія части мостовъ: 1 мостъ отверст. 10 саж. съ ѣздою по верху вѣсомъ . . . пудъ. 1.500.	1500	4,50	6750		
§ б) Каменныя опоры сихъ мостовъ . . . куб. саж.	58	200	11600	18350	
Ст. 4. Желѣзные мосты большихъ отверстій:					
§ а) Металлическія части мостовъ: 2 моста: чрезъ р. Бѣлую 200 саж. и р. Уфу 100 саж., всего 12 пролетовъ по 25 саж., съ ѣздою по низу, вѣсомъ каждый пролетъ пуд. 8500	102000	4,50	459000		
§ б) Устои сихъ мостовъ куб. саж.	52200	200	104400		

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ	Сумма. По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
§ в) Быки . . куб. саж.	81840	300	245520	808920	
Отводъ рѣки Демы. . .		3000			874014
Глава IV.					
Верхнее строеніе.					
По разсчету на 38,1 верстъ главнаго пути и на 16% запасныхъ и разъѣздныхъ путей, а всего на 44,2 верстъ.					
Ст. 1. Песку для балластнаго слоя, считая съ осадками, 200 куб. саж. на версту куб. саж	8840	8		70720	
Ст. 2. Поперечинъ, считая по 1400 штукъ на версту, всего штукъ.	61880	040		24752	
Ст. 3. Рельсы со скрѣпленіями:					
§ а) Рельсовъ стальныхъ, полагая на версту по 3828 пуд.:					
частнаго заказа. . пуд.	112798	175	196696		
казеннаго заказа . »	56398	200	112796		
§ б) Доставка рельсовъ съ заводовъ до линіи. . пуд.	169196	018	30455		
§ в) Скрѣпленія къ рельсамъ съ доставкою, полагая по 475 пуд. на версту главнаго пути и по 460 пуд. на версту запасныхъ и разъѣздныхъ путей, всего пуд.	18097 2806	2,50	52258	392205	

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ			
Ст. 4. Разводка рельсовъ и скрѣпленій по линіи на среднее разстояніе 193 верстъ пуд.	190099	007		13936	
Ст. 5. Разсыпка балластнаго слоя съ выравниваніемъ осадокъ . . . . верстъ.	44,2	150		6630	
Ст. 6. Укладка рельсоваго пути и содержаніе его въ исправности до открытія движенія:					
§ а) Укладка рельсоваго пути съ подноскою матеріаловъ изъ складовъ на полотно; подбивка и вывѣрка пути, верстъ.	44,2	210	9282		
§ б) Содержаніе пути въ исправности до открытія движенія. . . . . вер.	44,2	75	3315	12597	520084
Глава V.					
Принадлежности пути					
Ст. 1. Верстовыхъ столбовъ, уклонныхъ знаковъ и указателей кривыхъ . . верстъ.	38,1	15		572	
Ст. 2. Дрезинъ, флаговъ и инструментовъ для ремонта пути . . . . . верстъ.	38,1	80		3048	
Ст. 3. Переносные щиты для защиты отъ снѣжныхъ заносовъ, считая одну сторону пути на протяженіи верстъ.	2,5	200		500	4120

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
Глава VI.					
Телеграфъ.					
Ст. 1 Столбовъ по 20 на версту и 5% на подпоры и проч. съ доставкою и установкою, всего для 38,1 верстъ	шт. 798	2		1596	
Ст. 2. Двойной проводъ съ изоляторами и крючьями, станціонные промежуточные и поѣздные телеграфные аппараты съ батареями и со всѣми принадлежностями. . . .	38,1	150		5715	7311
Глава VII.					
Сторожевые дома, казармы и переѣзды.					
Ст. 1. Сторожевыхъ домовъ съ чуланами и заборами, съ меблировкою	23	600		13800	
Ст. 2. Казармъ для ремонтныхъ рабочихъ съ чуланами, заборами, погребами и меблировкою	3	1800		5400	
Ст. 3. Колодцевъ при сторожевыхъ домахъ и казармахъ, удаленныхъ отъ естественныхъ резервуаровъ воды.	14	100		1400	

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма		
			По параграфамъ.	По статьямъ.	По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
Ст. 4 Устройство переѣздовъ въ уровнѣ рельсовъ со всѣми принадлежностями, кромѣ земляныхъ работъ, засчитанныхъ въ главѣ II. . .	26	140		3640	24240
Глава VIII.					
Станціонныя постройки.					
Ст. 1. Пассажирскія зданія:					
§ а) II кл. для 1 станціи площадью по 100 кв. саж. всего кв. саж	100	250	25000		
§ б) III кл. для 1 станціи по 60 кв. саж. всего кв. саж.	60	150	9000	34000	
Ст. 2. Платформъ пассажирскихъ:					
§ а) крытыхъ (на ст. II кл.) 40 пог. саж	40	145	5800		
§ б) открытыхъ (на ст. III кл.) пог. саж.	40	40	1600		
§ в) промежуточныхъ между путями 40 пог. саж. на каждую саж. . . . . пог. саж.	80	12	960	8360	
Ст. 3. Платформъ товарныхъ:					
§ а) крытыхъ по 1 пог. саж. на версту . . . пог. саж	38,1	120	4572		

Наименованіе работъ и поставокъ	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма		
			По параграфамъ.	По статьямъ.	По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
§ б) открытыхъ по 2 пог. саж. . . . . на версту.	76,2	55	4191	8763	
Ст 4. Товарныхъ сараевъ съ помѣщеніемъ для товарной конторы по 60 кв. саж. на каждую ст. II и III, кв. саж	120	60		7200	
Ст. 5. Паровозныхъ зданій, всего на 16 паровозовъ.	16	3800		60800	
Ст. 6. Вагонныхъ сараевъ, всего на 4 пассажирскихъ вагона	4	600		2400	
Ст. 7. Мастерскія для ремонта подвижнаго состава, кв. саж	420	120		50400	
Ст. 8. Водоемныхъ зданій:					
§ а) двойныхъ	1	3000	3000		
§ б) одиночныхъ . . .	1	2000	2000	5000	
Ст. 9. Водоподъемныхъ зданій	2	2000		4000	
Ст. 10. Жилыхъ домовъ внутренней площадью по 10 кв. саж. на 1 версту, кв. саж.	380	100		38000	
Ст. 11. Службы:					
§ а) отхожихъ мѣстъ наружныхъ . . . . . (по 2 на станцію)	4	500	2000		
§ б) ледниковъ и погребовъ . . . . . (по 2 на станцію)	4	300	1200		
§ в) сараевъ при жилыхъ домахъ . . . . (по 2 на станцію)	4	300	1200	4400	

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ	По статьямъ.	По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
Ст. 12. Лазареты съ принадлежностями ½ кв. саж.	19	160		3040	
Ст. 13. Зданіе для технической школы ½ кв. саж. .	19	130		2470	
Ст. 14. Бани ½ кв. саж.	19	60		1140	229973
Глава IX.					
Водоснабженіе станцій.					
Ст. 1. Водоснабженіе всѣхъ станцій	2	10000			20000
Глава X.					
Принадлежн. станцій.					
Ст. 1. Переводы, сигнальные диски, краны и проч.:					
§ а) стрѣлокъ съ крестовинами, сигналами и другими принадлежностями съ укладкою	16	460	7360		
§ б) передвижныхъ телѣжекъ сверхъ находящихся въ мастерскихъ.	1	2500	2500		
§ в) дисковъ постоянныхъ зеленыхъ	4	30	120		
§ г) дисковъ поворотныхъ красныхъ	4	230	920		

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	По статьямъ.	По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
§ д) большихъ поворотныхъ круговъ съ фундаментами .	1	6000	6000		
§ е) малыхъ поворотныхъ круговъ съ фундаментами .	—	—	—	—	—
§ ж) гидравлическихъ крановъ съ фундаментами .	4	8000	32000		
§ з) путевыхъ вѣсовыхъ помостовъ съ фундаментами.	1	4300	4300		
§ и) будокъ для стрѣлочниковъ	4	75	300		
§ і) крановъ для подъема тяжестей, съ фундаментами.	1	2400	2400		
§ к) брезентовъ . . .	30	30	900	28000	
Ст. 2. Мощеніе станціонныхъ дворовъ:					
§ а) на 1 станціи II класса 1000 кв. саж., всего кв. саж.	1000				
§ б) на 1 станціи III кл. по 300 кв. саж., всего кв. саж.	300				
Итого кв. саж.	1300	4		5200	
Ст. 3. Ограды на станціяхъ;					
§ а) на станціи II класса по 620 пог. саж., всего пог. саж.	620				
§ б) на 1 станціи III кл. по 200 пог. саж. всего пог. саж.	200				
Итого . пог. саж.	820	4		3280	

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	По статьямъ.	По главамъ.
		въ кредитныхъ рублях.			
Ст. 4. Меблировка станцій, приборы для взвѣшиванія и нагрузки, освѣтительныя и прочія принадлежности пассажирскихъ домовъ и платформъ:					
§ а) на 1 станц. II кл. .	1	4500	4500		
§ б) „ 1 „ III „ .	1	2300	2300	6800	
Ст. 5. Приспособленія для храненія и штемпелеванія пассажирскихъ билетовъ и товарныхъ ярлыковъ на станціяхъ.	2	400		800	
Ст. 6. Обуродованіе мастерскихъ				60000	104080
Глава XI.					
Подвижной составъ.					
При общей стоимости на весь Самаро-Уфимскій участокъ подвижнаго состава, по примѣрной разцѣнкѣ, — при пропускной способности въ 9 поѣздовъ и подвижномъ составѣ въ 1 пасс. и 4 товар. поѣзда, — въ 5.600,000 руб т. е., полагая среднимъ числомъ на версту 13,500 руб.	38,1	13500			514350

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
Глава XII.					
Общіе расходы.					
Ст. 1. Содержаніе правительственной инспекціи . .	Считая среднимъ числомъ, по принятымъ Министерствомъ Путей Сообщенія нормамъ, 2000 на 1 вер.				
Ст. 2. Содержаніе жандармскаго полицейскаго управленія					
Ст. 3. Содержаніе администраціи	38,1	2000		76200	
Ст. 4. Расходы по производству исполнительныхъ изысканій и составленію исполнительнаго проекта по 80 р. на версту, ... верстъ	38,1	80		3048	
Ст. 5. Расходы по установленію эксплоатаціи, подготовленію личнаго состава и производству пробнаго движенія по 200 р. верста . .	38,1	200			86868
Глава XIII.					
На образованіе оборотнаго капитала . . . . верстъ	38,1	1000			38100
Всего . . .			2.711,142 руб.		

Лит. Д.

Примѣрная расцѣнка

ВАРІАНТА ЛИНІИ НА С. ЧЕСНОКОВКУ-ВОЗНЕСЕНСКОЕ.

Длина линіи 40 верстъ.
Пропускная способность
9 поѣздовъ.
Подвижной составъ
1 пассаж. 4 товарн., поѣзда.

Составлена на основаніи нормъ, принятыхъ при разработкѣ послѣднихъ изысканій.

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	По статьямъ.	По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
Глава I.					
Отчужденіе имуществъ.					
Пріобрѣтеніе земель, сносъ строеній, вознагражденіе за временное занятіе земель и за уничтоженіе посѣвовъ и покосовъ					
Ст. 1. Подъ полотно дороги, считая среднимъ числомъ на версту по 8 десятинъ, всего на 40 верстъ, десятинъ.	320	30		9600	
Ст. 2. Подъ станціи:					
§ а) Для 2 станцій II и II класса по 15 десятинъ всего . . . . . десят.	30	30		900	
Ст. 3. Подъ водопроводы, всего по 1,5 дес. на станцію десятинъ.	3	30		90	10590 *)
Глава II.					
Устройство полотна дороги.					
Ст. 1. Для устройства полотна дороги, съ отклоненіемъ встрѣчающихся дорогъ,					

*) Въ дѣйствительности, расходъ по отчужденію земель при Чесноковскомъ варіантѣ будетъ гораздо болѣе значителенъ по причинамъ, объясненнымъ въ запискѣ.

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество	Цѣна за единицу.	Сумма		
			По параграфамъ	По статьямъ.	По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
устройствомъ полотна для переѣздовъ въ уровнѣ дороги, а равно и устройствомъ нагорныхъ и другихъ канавъ для отведенія воды, земляныхъ работъ, куб. саж.:					
скалистаго грунта . .	5000	9	45000		
средняго „ . . .	8900	3,20	28480		
мягкаго „ . . .	70100	1,80	126180	199660	
Ст. 2. Земляныя работы по устройству станціи:					
§ а) Подъ 2 станціи II и III кл. куб. саж.:					
средняго грунта. . . .	400	320	1280		
мягкаго „	2000	1,80	3600	4880	
Ст. 3. Рубка лѣса и корчеваніе пней подъ полотно дороги (съ уборкою) 1,5 десят.	1,5	80		120	
Ст. 4. Отдѣлка и укрѣпленіе откосовъ насыпей, выемокъ и канавъ и ихъ обдерновка и мощеніе, верстъ.	32	250		8000	
Ст. 5. Укрѣпленіе откосовъ дамбъ по разливамъ рѣкъ, кв. саж	14250	4		57000	
Ст. 6. Устройство времен. дорогъ съ мостами, верстъ.	40	80		3200	272860

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
Глава III.					
Искусственныя сооруженія.					
Ст. 1 Каменныя или кирпичныя трубы для пропуска водъ подъ полотномъ дороги:					
§ а) 12 трубъ отверстіемъ 0,5 саж., всего пог. саж. .	85,2	250	21300		
§ б) 4 трубы отверстіемъ 1,0 саж., всего . пог. саж.	34,4	470	16168	37468	
Ст. 2. Мостики открытые отверстіемъ въ 0,5 и 1,0 саж при высотѣ насыпи болѣе 1 саж.:					
§ а) Деревянныя части мостиковъ отверст. въ 0,5 саж.. штукъ.	2	20	40		
§ б) Деревянныя части мостиковъ отверст. въ 1,0 саж , штукъ.	3	30	90		
§ в) Каменныя опоры мостиковъ . . . куб. саж.	130	200	26000	26130	
Ст. 3. Желѣзные мосты малыхъ отверстій:					
§ а) Металлическія части мостовъ:					
1 мостъ черезъ р. Берсюзапъ 15 саж. съ ѣздою по верху вѣсомъ . . пуд. 3000	3000	4,50	13500		

Наименованіе работъ и поставокъ	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	По статьямъ.	По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
Каменная опоры сихъ мостовъ. . . . . куб. саж.	62	200	12400	25900	
Ст. 4. Желѣзные мосты большихъ отверстій.					
§ а) Металлическія части мостовъ:					
Мостъ на р. Бѣлой въ 6 пролетовъ по 25 саж. съ ѣздою по низу вѣсомъ каждый пролетъ 8500 пуд. .	51000				
Мостъ на р. Демѣ въ 2 пролета по 30 саж. и 1 пролетъ 25 саж. съ ѣздою по низу вѣсомъ. . 34.700 пуд	34700				
Итого пуд.	85700	4,50	385650		
§ б) Устои сихъ мостовъ куб. саж.	52200	200	104400		
§ в) Быки . . куб. саж.	565	300	169500	659550	749048
Глава IV.					
Верхнее строеніе.					
По разсчету на 40 верстъ главнаго пути и на 16% запасныхъ и разъѣздныхъ путей, а всего на 46,4 верстъ					
Ст. 1. Песку для балластнаго слоя, считая съ осадками 200 куб. саж. на версту куб. саж.	9280	8		74240	

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	По статьямъ.	По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
Ст. 2. Поперечинъ, считая по 1.400 штукъ на версту, всего . . . . . штукъ.	64960	0,40		25984	
Ст. 3. Рельсы со скрѣпленіями:					
§ а) Рельсовъ стальныхъ, полагая на версту 3828 пуд.					
частнаго заказа. . пуд.	118413	1,75	207223		
казеннаго заказа . „	59206	2,00	118412		
§ б) Доставка рельсовъ съ заводовъ до линіи. . . .	177619	0,18	31972		
§ в) Скрѣпленія къ рельсамъ съ доставкою, полагая по 475 пуд. на версту главнаго пути и по 460 пуд. на версту запасныхъ и разъѣздныхъ путей, всего. . пуд.	21944	2,50	54860	412467	
Ст. 4. Развозка рельсовъ и скрѣпленій по линіи на среднее разстояніе 193 верстъ считая отъ Катавъ-Иван. зав. . . . . пуд.	199563	0,07		13969	
Ст. 5. Разсыпка балластнаго слоя съ выравниваніемъ осадокъ . . . . верстъ.	46,4	150		6960	
Ст. 6. Укладка рельсоваго пути и содержаніе его въ исправности до открытія движенія:					

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
§ а) Укладка рельсоваго пути съ подноскою матеріаловъ изъ складовъ на полотно, подбивка и вывѣрка пути, верстъ	46,1	210	9744		
§ б) Содержаніе пути въ исправности до открытія движенія. . . . . верстъ.	46,1	75	3480	13224	54684
Глава V.					
Принадлежности пути.					
Ст. 1 Верстовыхъ столбовъ, уклонныхъ знаковъ и указателей кривыхъ...верстъ.	40	15		600	
Ст. 2. Дрезинъ, флаговъ и инструментовъ для ремонта пути . . . . . верстъ.	40	80		3200	
Ст. 3. Переносные щиты для защиты отъ снѣжныхъ заносовъ, считая одну сторону пути, на протяженіи верстъ.	5	200		1000	4800
Глава VI.					
Телеграфъ.					
Ст. 1. Столбовъ по 20 на версту и 5% на подпоры и проч. съ доставкою и установкою, всего для 46 верстъ шт.	840	2		1680	

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	По статьямъ.	По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
Ст. 2. Двойной проводъ съ изоляторами и крючьями, станціонные промежуточные и поѣздныя телеграфные аппараты съ батареями и совсѣми принадлежностями.	40	150		6000	7680
Глава VII. **Сторожевые дома, казармы и переѣзды.**					
Ст. 1. Сторожевыхъ домовъ съ чуланами и заборами, съ меблировкою	25	600		15000	
Ст. 2 Казармъ для ремонтныхъ рабочихъ съ чулапами, заборами, погребами и меблировкою.	3	1800		5400	
Ст. 3. Колодцевъ при сторожевыхъ домахъ и казармахъ, удаленныхъ отъ естественныхъ резервуаровъ воды.	18	100		1800	
Ст. 4. Устройство переѣздовъ въ уровнѣ рельсовъ со всѣми принадлежностями, кромѣ земляныхъ работъ, засчитанныхъ въ гл. II. . .	28	120		3360	25560
Глава VIII. **Станціонныя постройки.**					
Ст. 1. Пассажирскія зданія: § а) II кл. для 1 станціи площадью по 100 кв. саж., всего . . . . кв. саж.	100	250	25000		

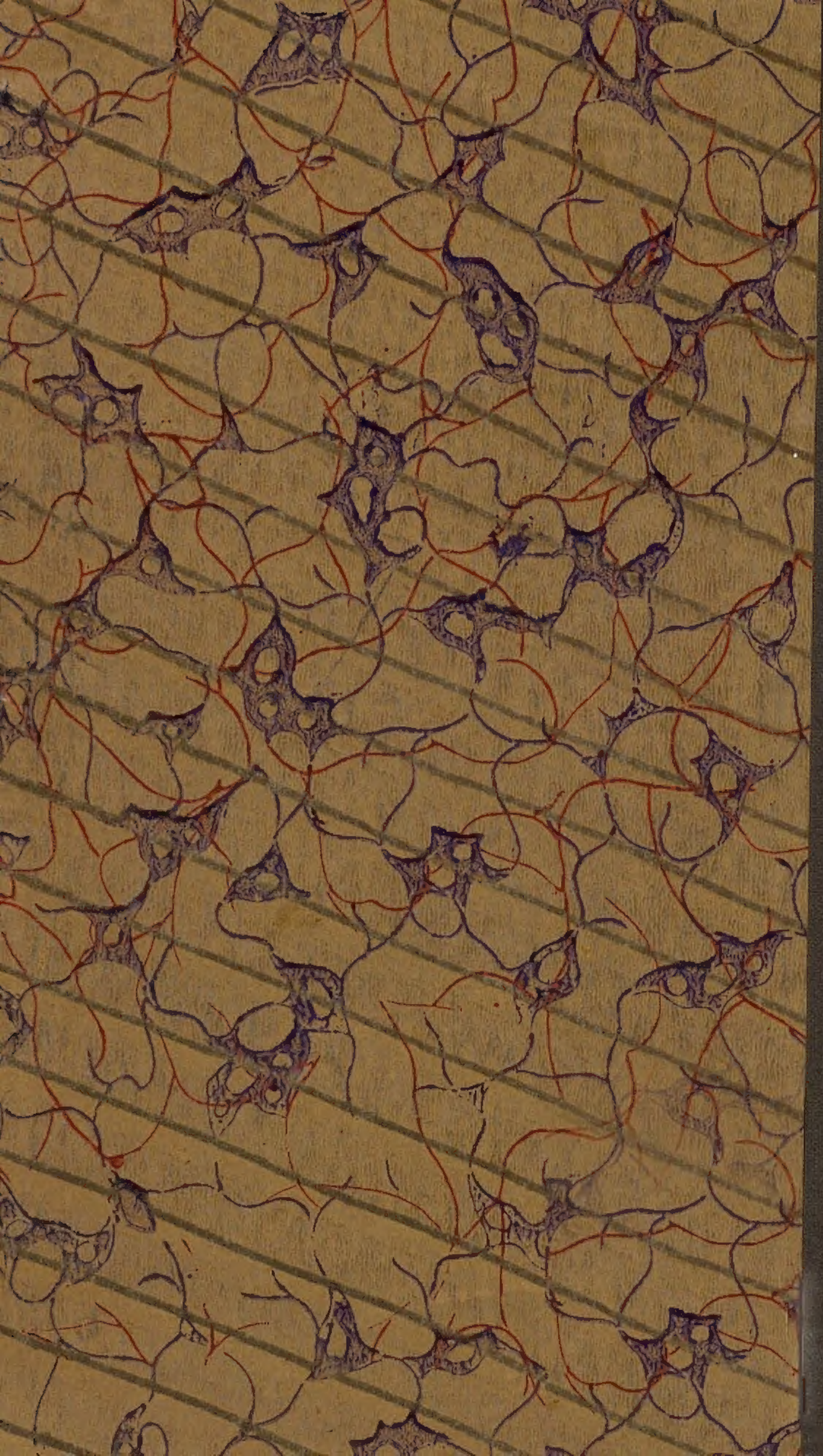
Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
§ б) III кл. для 1 станціи по 60 кв. саж., всего кв. саж	60	150	9000	34000	
Ст. 2. Платформъ пассажирскихъ:					
§ а) крытыхъ. пог. саж.	40	145	5800		
§ б) открытыхъ пог. саж.	40	40	1600		
§ в) промежуточныхъ между путями . . . . пог. саж.	80	12	960	8360	
Ст. 3. Платформъ товарныхъ:					
§ а) крытыхъ 1 пог. саж. на версту . . . пог. саж.	40	120	4800		
§ б) открытыхъ 2 пог. саж. на версту . . . пог. саж	80	55	4400	9200	
Ст. 4. Товарныхъ сараевъ съ помѣщеніемъ для товарной конторы по 60 кв. саж на каждую станцію кв. саж.	120	60		7200	
Ст. 5. Паровозныхъ зданій, всего на 16 паровозовъ	16	3800		60800	
Ст. 6. Вагонныхъ сараевъ, всего на 4 пассажирскихъ вагона	4	600		2400	
Ст. 7. Мастерскія для ремонта подвижнаго состава, кв. саж.	420	120		504000	
Ст 8 Водоемныхъ зданій: § а) двойныхъ	1	3000			

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
§ б) одиночныхъ . . .	1	2000		5000	
Ст. 9. Водоподъемныхъ зданій	2	2000		4000	
Ст. 10. Жилыхъ домовъ внутренней площадью по 10 кв. саж. на версту. кв. саж.	400	100		40000	
Ст. 11. Службы:					
§ а) отхожихъ мѣстъ наружныхъ	4	500	2000		
§ б) ледниковъ и погребовъ	4	300	1200		
§ в) сараевъ при жилыхъ домахъ.	4	300	1200	4400	
(по 2 на станцію.)					
Ст. 12. Лазареты съ принадлежностями ½ кв. саж. на версту . . . . кв. саж.	20	160		3200	
Ст. 13. Зданіе для технической школы ½ кв. саж. на версту . . . . кв. саж.	20	120		2400	
Ст. 14. Бани ½ кв. саж. на версту . . . кв. саж.	20	60		1200	232560
Глава IX.					
Водоснабженіе станцій.					
Ст. 1. Водоснабженіе всѣхъ станцій.	2	10000			20000

Наименованіе работъ и поставокъ	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
Глава X.					
Принадлежности станцій.					
Ст. 1. Переводы, сигнальные диски, краны и проч.:					
§ а) стрѣлокъ съ крестовинами, сигналами и другими принадлежностями и укладкою	16	460	7360		
§ б) передвижныхъ телѣжекъ сверхъ находящихся въ мастерскихъ.	1	2500	2500		
§ в) дисковъ постоянныхъ зеленыхъ.	4	30	120		
§ г) дисковъ поворотныхъ красныхъ	4	230	920		
§ д) большихъ поворотныхъ круговъ съ фундаментами .	1	6000	6000		
§ е) малыхъ поворотныхъ круговъ съ фундаментами		—	—		
§ ж) гидравлическихъ кранов съ фундаментами .	4	800	3200		
§ з) путевыхъ вѣсовыхъ помостовъ съ фундаментами.	1	4300	4300		
§ и) будокъ для стрѣлочниковъ	4	75	300		

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	По статьямъ.	По главамъ.
			въ кредитныхъ рубляхъ.		
§ і) крановъ для подъема тяжестей, съ фундаментами.	1	2400	2400		
§ к) брезентовъ. . . .	30	30	90	28000	
Ст. 2. Мощеніе станціонныхъ дворовъ:					
§ а) на 1 станціи II класса по 1000 кв. саж., всего кв. саж.	1000				
§ б) на 1 станціи III класса по 300 кв. саж., всего кв. саж	300				
Итого . . кв. саж.	1300	4		5200	
Ст. 3. Ограды на станціяхъ:					
§ а) на 1 станціи II класса по 620 пог. саж., всего пог. саж.	620				
§ б) на 1 станціи III класса по 200 пог. саж., всего пог. саж.	200				
Итого . . пог. саж	820	4		3280	
Ст. 4. Меблировка станцій, приборы для взвѣшиванія и нагрузки, освѣтительныя и прочія принадлежности пассажирскихъ домовъ и платформъ:					
§ а) на 1 станціи II кл.	1	4500			
§ б) „ 1 „ III „	1	2300		6800	

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ	Сумма. По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
Ст. 5. Приспособленія для храненія и штемпелеванія пассажирскихъ билетовъ и товарныхъ ярлыковъ на станціяхъ	2	400		800	
Ст. 6. Оборудованіе мастерскихъ.				60000	104080
Глава XI. **Подвижной составъ.**					
При общей стоимости на весь Самаро-Уфимскій участокъ подвижнаго состава, по примѣрной расцѣнкѣ, — при пропускной способности въ 9 поѣздовъ и подвижномъ составѣ на 1 пассажир. и 4 товарныхъ поѣзд.,—въ 5600000 р., то-есть, полагая среднимъ числомъ на версту 13500 р., всего 40 верстъ 540000 р.	40	13500			540000
Глава XII. **Общіе расходы.**					
Ст. 1. Содержаніе правительственной инспекціи . .	Считая по принятымъ нормамъ по 2000 р. на 1 версту итого на				
Ст. 2. Содержаніе жандармскаго полицейскаго управленія					
Ст. 3 Содержаніе администраціи	40	2000		80000	

Наименованіе работъ и поставокъ.	Количество.	Цѣна за единицу.	Сумма. По параграфамъ.	Сумма. По статьямъ.	Сумма. По главамъ.
		въ кредитныхъ рубляхъ.			
Ст. 4. Расходы по производству исполнительныхъ изысканій и составленію исполнительнаго проекта по 80 р. на версту . . .	40	80		3200	
Ст. 5. Расходы по установленію эксплоатаціи, подготовленію личнаго состава и производству пробнаго движенія, считая по 200 руб. на версту	40	200		8000	91200
Глава XIII.					
На образованіе оборотнаго капитата . . . . всего.	40	1000		40000	40000
Всего . . .			2.645.222 руб.		

Допущено цензурою. Спб. 12 Марта 1885 г.